

# **NESSUN APPRODO ALLA GUERRA**

**Sulla lotta in corso a Genova contro la compagnia saudita BAHRI  
e i traffici di armi al porto.**

## **INDICE**

<b>Introduzione</b>	<b>5</b>
<b>Il porto e la città</b>	<b>7</b>
<b>Dalle autostrade del mare ai terminali di guerra</b>	<b>10</b>
<b>Export di armi e quadro normativo italiano</b>	<b>20</b>
<b>Porti chiusi alle armi</b>	<b>25</b>
<b>Note</b>	<b>30</b>



## INTRODUZIONE

La mobilitazione dei portuali genovesi e dei/delle solidali contro la compagnia navale nazionale saudita *Babri* – un’esperienza tuttora in corso e aperta a più vaste prospettive di lotta – si situa nel contesto sociale e politico degli ultimi anni.

La gestione e controllo dei flussi migratori hanno fatto assumere ad alcuni porti italiani – approdi dei viaggi di chi fugge dalla miseria e dalla guerra provocata nel sud del mondo dal colonialismo e dallo sfruttamento dei paesi occidentali – il ruolo di luoghi privilegiati di propaganda di politiche migratorie razziste e persecutorie. Particolare visibilità hanno avuto gli arrivi dei migranti nei quindici mesi del c.d. “governo giallo-verde” quando si è assistito alla messa in scena di campagne mediatiche contro le *ong* e le persone salvate dal naufragio in mare. Alle navi veniva inizialmente negata la possibilità di attraccare nei porti dando inizio a un balletto di dichiarazioni di politici, giornalisti, opinionisti che commentavano la situazione e le implicazioni sul piano giuridico; nel frattempo, sulla nave, le condizioni di salute e di vita si aggravavano di ora in ora, mentre le persone, di fatto sequestrate dallo Stato, vedevano intorno a loro il concretizzarsi di altri sbarchi di emigranti.

La spettacolarizzazione mediatico-politica portava con sé – tra gli altri – l’obiettivo di distogliere il discorso pubblico dalle cause strutturali delle e/migrazioni; ma ha avuto, anche, l’effetto di risignificare il porto come luogo concreto del nesso guerra-razzismo. Un aspetto che non è sfuggito a molti e molte. Non è un caso, infatti, che a Genova la mobilitazione che sarà descritta in queste pagine, trova un antefatto il 6 aprile 2019, quando il ministro Salvini arriva in città per presenziare al “Comitato per la sicurezza e l’ordine pubblico”. Quel giorno, in luogo del classico corteo diretto verso la “zona rossa”, circa trecento manifestanti rispondono a un appello che invita a indirizzare rabbia e protesta verso i terminal del porto. La mobilitazione blocca per qualche ora un varco turistico e uno commerciale, in solidarietà a chi, rischiando quotidianamente di morire annegato in mare per raggiungere le coste italiane, trova la brutalità dei porti chiusi.

Cogliendo appieno – e *nella pratica* – questo aspetto, portuali e solidali, per ben due volte consecutive tra maggio e giugno 2019, riusciranno a ribaltare l’assunto infame del governo italiano sui porti chiusi bloccando a loro volta l’accesso alle navi della *Babri* e al loro carico di morte. Come scrivevano alcuni portuali del CALP (Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali) già prima dei blocchi di maggio-giugno:

“il sistema portuale è un perno della logistica e le materie prime e semilavorati in transito sono spesso sporchi, per così dire, di sangue provenendo da Paesi ricchi di risorse naturali ma estratte e lavorate in condizioni di schiavitù che spesso portano alla malattia se non alla morte dei lavoratori. Tanti fuggono per arrivare in Paesi dove sicuramente si aspettano condizioni migliori di vita, ma incontrano i porti chiusi da meschini governanti italiani ed europei che li vorrebbero schiavi, colonizzati ma “a casa loro”. Forza lavoro a basso costo qui come altrove [...] Non possiamo tollerare che armi, bombe e mezzi militari passino sulle banchine e sulle navi dove lavoriamo, tanto meno vogliamo collaborare a questi traffici, ben sapendo dove sono diretti (in Arabia Saudita, per esempio) e come saranno impiegati (la carneficina degli yemeniti, per esempio)”.

A partire dalla complessità del mondo portuale e del sistema dei traffici navali – in cui si inserisce quello degli armamenti – nella prima parte di questo opuscolo verranno illustrati alcuni dei principali aspetti organizzativi della realtà portuale (a partire dalla divisione in aree e infrastrutture) e della divisione del lavoro al suo interno. Successivamente ci si concentrerà sulla compagnia navale saudita *Babri*, quale eccellenza nel mondo dei traffici globali di armi e mezzi militari con un focus sulle strategie egemoniche dell'Arabia Saudita e la zona sud dell'Asia occidentale quale crocevia nevralgico dei mercanti di morte. Segue una breve disamina del quadro normativo vigente in Italia riguardante l'esportazione di armi e i principali aspetti e conseguenze della “mozione Cabras”, approvata a fine giugno 2019 dal Parlamento italiano e riguardante il blocco del traffico di bombe d'aereo e missili diretti in Arabia Saudita ed Emirati Arabi. Nell'ultima parte verranno, invece, ripercorse le tappe principali della mobilitazione in corso contro la *Babri* e i traffici di armi al porto di Genova. Il resoconto è scandito dai passaggi a Genova - e conseguenti blocchi o atti dimostrativi - delle diverse navi cargo ro/ro della *Babri*.

In attesa di nuovi blocchi al passaggio della *Babri*, questo opuscolo vorrebbe essere un primo strumento per costruire iniziative di lotta, in supporto ai portuali e non solo, su basi antimilitariste e antiautoritarie.

*Antimilitaristi e antimilitariste*

Genova, ottobre 2019

# 1. IL PORTO E LA CITTÀ

I porti, per lo meno quelli con dimensioni mediamente rilevanti, hanno sempre dato una particolare caratterizzazione agli ambienti urbani a loro connessi. Le città portuali sono tali da secoli, molte dai tempi della loro fondazione. La storia di queste città corre parallela a quella dei porti, delle connessioni continue con altre città portuali, delle influenze reciproche che gli scambi commerciali determinano nell'organizzazione del lavoro, nelle conoscenze marittime, persino nel linguaggio utilizzato. Al tempo stesso l'ambiente portuale rappresenta un mondo a sé, in stretta relazione con i quartieri adiacenti o da cui provengono i suoi lavoratori, ma un mondo complicato e difficile da interpretare per chi non è abituato ad attraversarlo e viverlo quotidianamente.

Nel corso del Novecento l'organizzazione del lavoro portuale ha subito importanti trasformazioni, una su tutte l'introduzione del *container*, unità di trasporto standardizzata a livello globale, con misure fisse e utilizzabile per movimentare qualsiasi tipo di merce. A partire dal 1966, anno in cui è inaugurato il primo servizio commerciale containerizzato New York-Rotterdam, esso ha imposto progressivamente la trasformazione delle navi da carico, delle banchine e degli spazi di stoccaggio adiacenti, nonché dei vari mezzi necessari all'intero ciclo produttivo (da quelli interni all'area portuale ai camion e ai treni per il trasporto esterno), fino alle reti infrastrutturali e logistiche.

Quando oggi si parla di “rivoluzione logistica” ci si riferisce alle continue modifiche di un complesso sistema di connessione e trasporto dispiegato in tutto il mondo con punti nevralgici in alcune macro aree logistico-portuali (come Amburgo, Rotterdam, Singapore, Hong Kong), importanti passaggi obbligati (Suez, Gibilterra, Panama) ma anche ramificazioni locali come gli interporti e i magazzini (come, nel caso italiano, quelli della pianura padana). Le potenzialità di lotta (e le lotte reali) parallele alla valorizzazione del capitale e all'intensificarsi dello sfruttamento non si contano, così come le devastazioni ed espulsioni forzate che la costruzione o

l'allargamento di infrastrutture comportano, insieme alla colonizzazione e penetrazione capitalista in nuovi territori. Il progetto delle *Nuove vie della seta* (denominato ufficialmente *BRI, Belt and road initiative*) e le contromosse che sta provocando sono emblematici di quello che si sta muovendo a livello globale in tal senso, da Guangzhou a Duisburg, passando per il Mediterraneo.

## 1.1. Il porto di Genova.

Il porto di Genova, primo porto italiano e tra i più importanti mediterranei, è uno dei possibili terminali italiani delle rotte cinesi, insieme a Trieste: i padroni italiani non vogliono restarne fuori e vari politici (Del Rio, Renzi, Gentiloni, Mattarella, Di Maio, Conte) hanno fatto a gara, negli ultimi anni, nel portare garanzie sui progressi della capacità logistica italiana – nonché sull'interesse per il 5G –, con frequenti visite in Cina. Le principali compagnie marittime e portuali del mondo (la svizzera MSC, PSA di Singapore) stanno da anni penetrando a Genova e Savona, acquisendo terminal o costruendone di nuovi (la nuova piattaforma Maersk di Vado Ligure, partecipata anche dalla cinese COSCO).

Oltre al traffico container, diverse aree del porto genovese rimangono adibite ad altre tipologie di navi: traghetti passeggeri, navi da crociera, traghetti per il trasporto rotabili (rimorchi, automobili, camion privati), navi per il trasporto di merci alla rinfusa (non stivate in container).

La moderna conformazione dell'area portuale commerciale deriva dall'interramento del litorale di Sampierdarena, portato a termine nel 1936 con la costruzione dei **moli**. Dal ventennio fascista e coloniale i moli (o ponti, calate) hanno ereditato i nomi: Etiopia, Eritrea, Somalia, Libia; ugualmente la strada interna al porto, Viale Africa.

Etiopia è anche il nome di uno dei principali varchi d'ingresso al porto, a pochi passi da ponte Eritrea, in concessione al Genoa Metal Terminal



(GMT), hub specializzato nel trasporto e distribuzione di metalli non ferrosi, ferroleghie, rottami e acciaio. La società GMT, ormai associata e subordinata all'olandese Steinweg, è presente in diversi porti italiani, nordafricani e dell'Adriatico orientale. E' al Genoa Metal Terminal che arrivano le navi della compagnia saudita Bahri, è lì (non solo) che sono passati negli anni carri armati ed esplosivi RWM, ed è lì che il 20 maggio 2019 avrebbero dovuto essere imbarcati i generatori ad uso militare della Teknel di Roma, operazione impedita dal blocco di portuali e solidali.

## 1.2. Cenni sulla divisione del lavoro al porto di Genova.

Come ogni settore lavorativo, anche quello portuale ha le sue diversificazioni interne, le sue mansioni specifiche, un suo ciclo.

Una nave, nel suo ingresso nel canale, è generalmente guidata da un pilota del porto che sale a bordo appositamente; è trainata dai rimorchiatori, piccole imbarcazioni in grado di guidare e tenere in sicurezza navi di grandi

dimensioni nelle operazioni di manovra. All'accosto alla banchina le navi sono, quindi, ormeggiate alle bitte di terra. *Rimorchiatori* e *ormeggiatori* sono due tipologie di lavoratori che non partecipano al resto del ciclo portuale e svolgono unicamente quelle funzioni.

Ogni **terminal** è gestito da una compagnia privata che ha in concessione un'area portuale (demaniale) ed opera su di essa con dipendenti privati. Accanto ai dipendenti privati lavorano in porto i soci della CULMV (Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie), principale erede della tradizione cooperativista in ambito portuale a Genova, fondata nel 1946 per riunire le varie maestranze operaie. I lavoratori della CULMV, oggi poco più di un migliaio su un totale di quasi tre mila operai portuali, costituiscono un pool di manodopera specializzata, disponibile al lavoro su chiamata giornaliera su 4 turni da 6 ore. Essi operano su tutti i terminal privati di Genova e Genova-Prà (VTE, Voltri Terminal Europa) e su ogni mansione del ciclo portuale a terra, ma il lavoro a bordo delle navi è tendenzialmente loro peculiarità.

Nel mondo professionale dei trasporti navali un ruolo di primo piano è, inoltre, svolto dalle **agenzie marittime**. Esse si occupano dell'intermediazione tra il produttore e il committente, dando assistenza nell'organizzare la spedizione. In questo senso l'agente marittimo (*ship agent*) viene definito "raccomandatario" perché agisce in nome e per conto del suo "mandante": armatore, vettore o noleggiatore proprietario del carico.

Conoscere, almeno sommariamente, la realtà logistica e lavorativa del porto può essere utile per

meglio orientarsi in caso di nuove mobilitazioni che possano tornare a gettare concretamente qualche sasso nell'ingranaggio della guerra. Nel caso dei blocchi di maggio-giugno 2019 della Bahri Yanbu, come verrà descritto successivamente, è stata fondamentale sia la presenza e la determinazione di compagni/e e di attivisti di varia composizione sia l'astensione dal lavoro e lo sciopero chiamato dalla FILT-CGIL su spinta di una minoranza di operai; sciopero che coinvolgeva – potenzialmente – sia dipendenti del Genoa Metal Terminal che soci della CULMV.



## 2. DALLE AUTOSTRADE DEL MARE AI TERMINALI DI GUERRA

Partiamo da un dato: il 90% circa delle merci prodotte globalmente, o parti di esse, viene trasportato via mare. Il trasporto marittimo è più conveniente di quello terrestre o aereo, benché meno rapido. La merce bellica non costituisce differenza: bombe, armi, mezzi militari di varia natura e loro componenti vengono trasportati via nave, a volte in grandi partite corrispondenti ad ingenti ordini da parte di un esercito, altre volte anche in piccoli carichi. Per un porto si possono veder transitare, quindi, decine e decine di carri armati o container di bombe in un unico imbarco oppure un paio di jeep di tanto in tanto.

Le modalità di trasporto possono variare così come i tipi di nave che svolgono il servizio. Principalmente, però, vengono utilizzate navi portacontainer oppure traghetti *ro-ro*: nelle prime tutto il carico (e quindi ogni tipo di merce) è stivato in container movimentati tramite gru, mentre le navi *ro-ro* (roll-on/roll-off) imbarcano veicoli gommati o merci trasportate su gomma, quindi merci in grado di essere imbarcate senza l'ausilio di mezzi meccanici esterni come le gru. Alcuni traghetti *ro-ro* sono predisposti anche per l'imbarco di container e vengono denominati *con-ro* (container + rotabili). Un'ulteriore tipologia di navi da prendere in considerazione sono le *general cargo*, progressivamente soppiantate dalle portacontainer ma ancora in uso, soprattutto per tipologie di merci difficilmente stivabili in container o su piattaforme rotabili: di solito queste navi hanno grosse stive dove la merce è imbarcata tramite gru.

La prima differenza di rilievo, soprattutto per quel che qui interessa, è che la merce stivata in container è di difficile riconoscibilità ad un occhio esterno, mentre su una nave *ro-ro* il carico è tendenzialmente più visibile e riconoscibile, come, ad esempio nel caso di un carro armato o un elicottero.

Il commercio di armi e mezzi militari avviene principalmente attraverso le normali modalità del mercato moderno: rotte conosciute, compagnie marittime civili, porti civili con i relativi terminalisti e, prima e dopo l'area

portuale, aziende di trasporto (su gomma o ferrovia) private, agenzie di spedizione, agenzie assicurative ecc. Tuttavia, districarsi nel mondo portuale e dello *shipping* globale può essere molto complicato per i non addetti ai lavori, così come individuare i traffici e i vari agenti in essi coinvolti.

### 2.1.L'eccellenza Bahri.

Nel caso della compagnia Bahri le cose cominciano ad essere sufficientemente chiare: si tratta di una compagnia di Stato saudita,<sup>1</sup> fondata nel 1978 per decreto reale e operante in diversi settori del commercio marittimo con una flotta di circa 90 navi con cui può trasportare sostanze chimiche, petrolio, merci sfuse, container e rotabili.

La Bahri dichiara di essere leader mondiale nel trasporto di greggio con superpetroliere e leader mediorientale nel trasporto di sostanze chimiche (con navi specializzate). Solamente 6 navi della Bahri sono della tipologia *ro-ro* (o *con-ro*) e muovono principalmente su una rotta che dal Centro e Nord America va al Medio Oriente passando per il Mediterraneo, con Stati Uniti e Arabia Saudita come punti nevralgici. Sono navi gemelle da 26,000 tonnellate di capacità, tutte prodotte dai cantieri navali sudcoreani della Hyundai nel 2013. I loro nomi riprendono quelli di alcune città saudite: Abha, Jazan, Jeddah, Hofuf, Tabuk e Yanbu. Esse rappresentano un rafforzamento della compagnia saudita nel settore logistico internazionale, uno tra i tanti negli ultimi anni – come vedremo –, e anche un importante servizio di trasporto per l'economia saudita, soprattutto per quel che riguarda l'approvvigionamento di forniture militari e di impiantistica per nuove infrastrutture,<sup>2</sup> un'economia in trasformazione e sempre più proiettata a imporre la sua egemonia imperialista in un'area ricca di tensioni e potenziali *casus belli*.

La flotta delle sei *con-ro* della Bahri sono gestite in Italia dall'agenzia marittima **Delta** (Gruppo Gastaldi).

**L'Agenzia marittima Delta** nasce nel 1990 e già nel 1993 la Holding Company del Gruppo Gastaldi rileva il 100 % della società. Delta opera come agente in esclusiva rappresentanza di alcune compagnie internazionali di navigazione, tra cui Bahri. Funge quindi da intermediario tra la compagnia di navigazione, il produttore della merce in previsione d'imbarco e il terminal dove la nave fa scalo. E' presente con proprie strutture operative e commerciali a Genova, Milano, Livorno, Napoli, Venezia e Trieste.

Genova: via Silvio Pellico 1, 16128  
genova.gc@delta-srl.it; tel: 010.98311  
fax: 010.594558

Milano: viale Restelli 5, 20124  
milano.gc@delta-srl.it

Livorno: Scali degli Isolotti  
livorno.gc@delta-srl.it

Napoli: via A. Depretis 51, 80133  
napoli.gc@delta-srl.it

Venezia: via Fratelli Rondina 14/2, Mestre  
venezia.gc@delta-srl.it

Trieste: via S. Nicolò 22  
trieste.gc@delta-srl.it

[www.delta-srl.it](http://www.delta-srl.it)



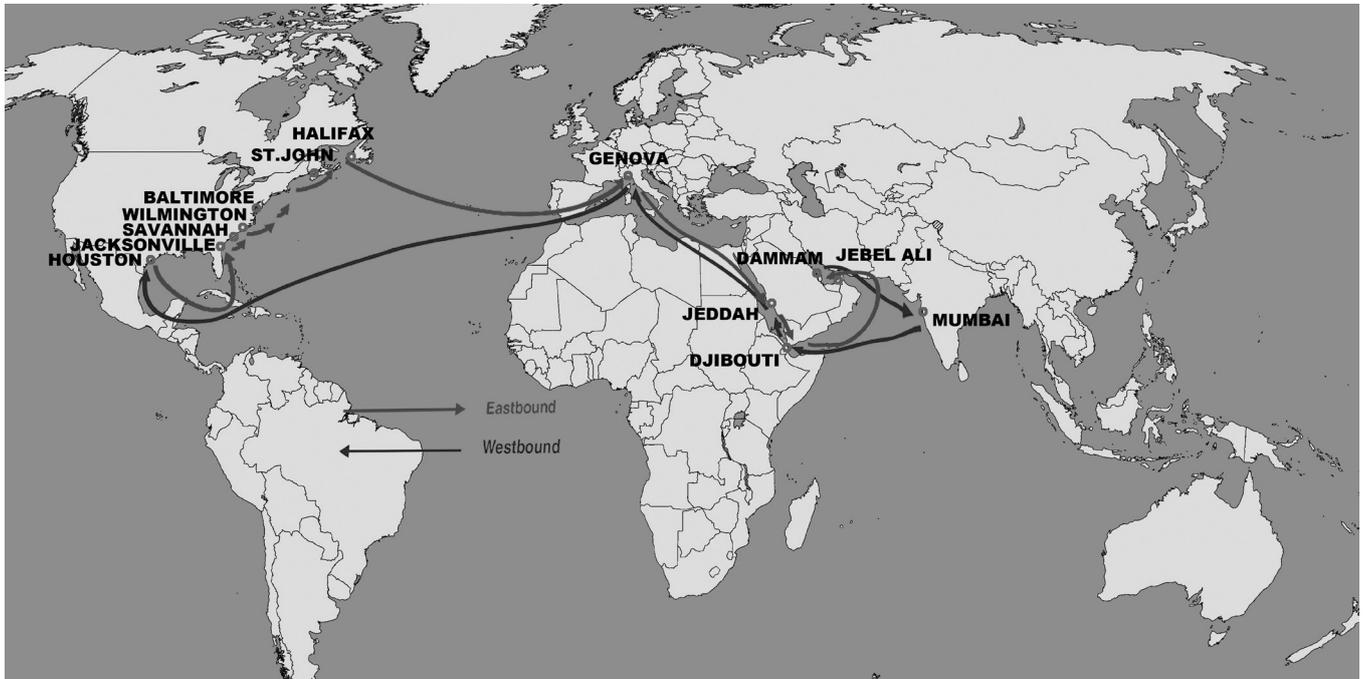
## 2.2. Le rotte della compagnia Bahri.

Considerando tutte e sei le navi *ro-ro*, nella rotta della compagnia possiamo contare una ventina di scali fissi all'anno nei porti sauditi di Jeddah e Damman, quello di Jebel Ali negli Emirati Arabi e Mumbai in India, nonché Gibuti: in questi casi viene quasi sempre sbarcato anche materiale bellico.

La rotta completa comprende i porti di Pensacola, Corpus Christi, Houston, Savannah, Wilmington, Sunny Point, Baltimore negli U.S.A., Saint John in Canada, Genova in Italia, Alessandria e Port Said in Egitto, le già citate Jeddah e Jebel Ali, quindi Abu Dhabi negli Emirati Arabi, Shuaiba in Kuwait, Damman in Arabia Saudita, Mundra e Mumbai in India. Più raramente vi sono scali anche a Salvador in Brasile, a Cartagena in Colombia e a Veracruz in Messico. In passato alcune Bahri hanno fatto scalo anche a Livorno mentre fino alla primavera del 2019 anche alcuni porti del Nord Europa (il cosiddetto *Northern Range*) erano coinvolti: Tilbury nel Regno Unito, Bremerhaven e Amburgo in Germania, Anversa in Belgio, Rotterdam in Olanda, Le Havre in Francia.

Negli ultimi anni, a seguito di una forte mobilitazione antimilitarista locale, la Bahri ha dovuto rinunciare invece allo scalo di Bilbao nei Paesi Baschi, transitando più recentemente per Santander.

Quindi la Bahri, come compagnia marittima della monarchia saudita, rifornisce l'apparato militare delle varie commesse che l'Arabia affida ad aziende principalmente statunitensi, ma anche francesi, belghe, canadesi, italiane. Si tratta di carri armati, mezzi corazzati leggeri, elicotteri, cannoni, bombe, missili, munizioni, sistemi radar, varia impiantistica da campo (ad esempio i generatori respinti dalla mobilitazione genovese, ecc.). Specializzata nel servizio, la Bahri rifornisce anche gli eserciti indiano, pakistano e quello emiratino. Inoltre, un altro suo scalo fisso è Gibuti, dove le basi militari non si contano.



### 2.3. Riyad tra modernizzazione e tendenza alla guerra.<sup>3</sup>

L'Arabia Saudita, così come le altre "petromonarchie" del Golfo, è considerabile come uno *Stato rentier*, ovvero un paese che fonda il sostentamento della sua economia e dell'apparato burocratico statale non sulla tassazione, tanto meno sulla manifattura o l'agricoltura, ma sullo sfruttamento ed esportazione di una risorsa energetica di cui ha grandi disponibilità: petrolio e, in minor misura, gas. L'Arabia Saudita possiede il 25% del totale stimato di riserve petrolifere mondiali; è la più grande esportatrice di greggio e questo settore rappresenta approssimativamente il 75% delle entrate del suo bilancio, il 40% del PIL e il 90% degli incassi dovuti all'esportazione. Gli stati rentier hanno solitamente un settore produttivo interno poco sviluppato e un apparato burocratico elefantiaco. Le enormi entrate provenienti dal petrolio permettono infatti di sviluppare un ampio insieme di servizi pubblici e sussidi statali, nonché un settore pubblico che, nel caso saudita, occupa circa il 70% della popolazione in età lavorativa (dati Unicef 2013). La monarchia dei Sa'ud, la tribù vittoriosa nelle guerre fratricide degli ultimi due secoli che dà il nome alla nazione, regna attraverso una fitta rete di rapporti clientelari con le altre tribù, basate su concessioni di appalti governativi e cariche pubbliche: una cooptazione generalizzata con

una forte base gerarchica e centralizzata e con la benedizione del clero ultraconservatore wahhabita. La dipendenza della popolazione dall'apparato statale è quindi enorme e, a sua volta, la dipendenza dello Stato dalla rendita petrolifera è totale. Senza il petrolio, salterebbe il maggior collante sociale del paese.

L'identità nazionale è molto debole, proprio per la realtà fortemente tribale e la formazione statale relativamente recente. La zona sudoccidentale del paese è culturalmente e storicamente legata alle tradizioni yemenite e alle tribù oltre confine; la provincia orientale, quella più ricca di petrolio e più vicina all'Iran è invece la più instabile e riottosa nonché tendenzialmente sciita, come dimostrano i forti legami tribali con l'Iran. Riyad guarda, quindi, all'area con estrema preoccupazione, dopo aver duramente represso le proteste, con tratti d'insorgenza, del 2011.

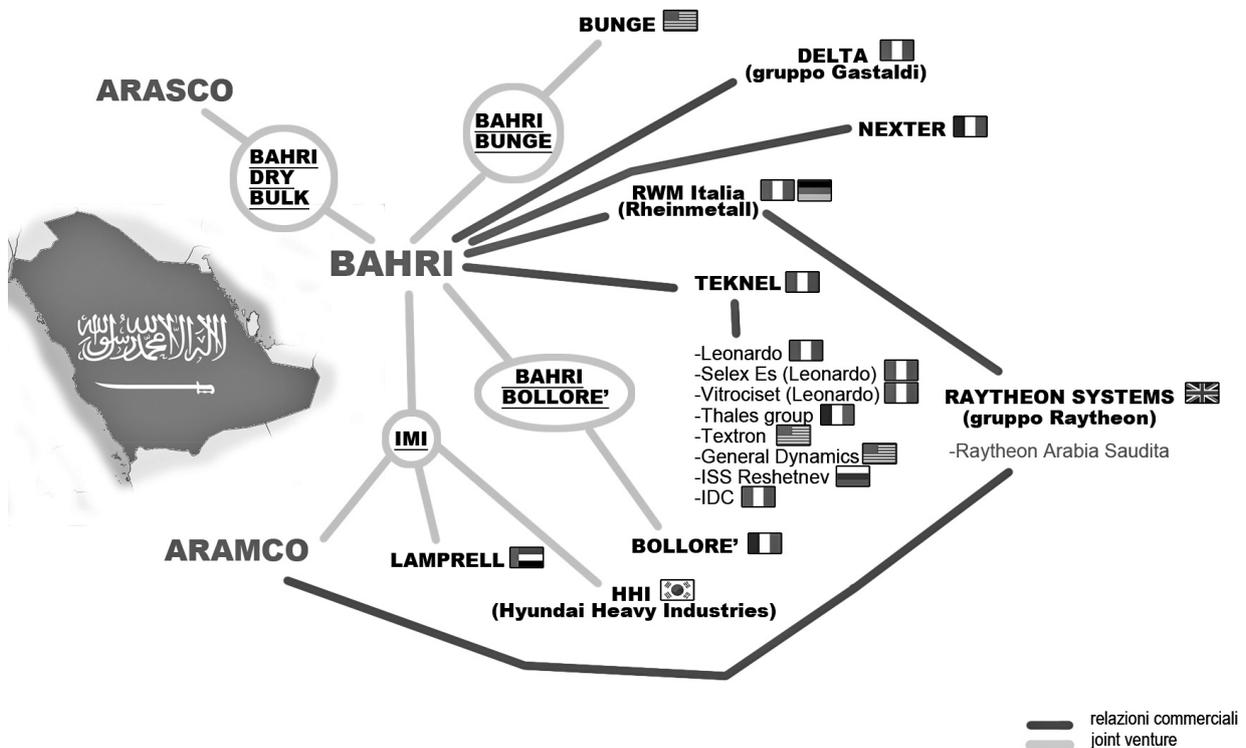
La popolazione residente è calcolata intorno ai trenta milioni e con la sostenuta crescita demografica del paese e la tendenza generale dei giovani ad attendere nella disoccupazione un impiego statale futuro – il 60% della popolazione è sotto i 30 anni e la disoccupazione giovanile al 30% – le prospettive di stabilità interna danno poche certezze alla casa regnante, soprattutto con il prezzo del petrolio globalmente abbassato dal 2014 e con scarse possibilità di risalita.

La presenza calcolata di immigrati stranieri in territorio saudita è enorme: oltre i dieci milioni, circa 1/3 del totale (dati Unicef 2016) e provenienti principalmente da India, Pakistan, Bangladesh, Egitto e Filippine. E' composta da stranieri il 56% della popolazione in attività lavorativa, l'86% di quella impiegata nel settore privato e addirittura il 99% della forza lavoro dedicata a lavori domestici, di cura o di assistenza – conseguenza diretta della forma di estrema subordinazione ed esclusione sociale in cui vive il genere femminile autoctono. Nel settore petrolifero e nei lavori più sfruttati sono quasi integralmente impiegati immigrati/e, complice una legislazione che mantiene i lavoratori e lavoratrici stranieri legati, per i documenti, al padrone diretto e la già citata tendenza dei sauditi a ricercare un impiego nella burocrazia statale. Il meccanismo di gestione della forza lavoro immigrata attraverso il ricatto dei documenti, la detenzione in appositi centri e l'espulsione è ben oliato e solo riadattato ai tempi moderni se consideriamo che il regno saudita ha abolito formalmente la schiavitù solamente nel 1962.

## 2.4. Saudi Vision 2030.

Dal 2015 il pretendente al trono e vera direzione della politica saudita, *Muhammad bin Salman*, ha dato il via ad una politica estera decisa ed interventista nel contrasto della presenza sciita nel Medio Oriente e di quello che Riyadh ritiene un accerchiamento iraniano.

Ma il progetto di Muhammad bin Salman, presentato nell'aprile 2016 e denominato *Saudi Vision 2030*, è un più ampio piano di trasformazione nazionale della società saudita, volto a diminuire la dipendenza dall'esportazione petrolifera, ad alleggerire la burocrazia statale ed aumentare il settore privato; attrarre investimenti di capitalisti stranieri, spingere parte del padronato ad investire nell'economia privata senza le tradizionali garanzie statali nonché dare impulso ad una classe media locale e, tagliando i sussidi, spingere i lavoratori autoctoni fuori dal pubblico impiego. Per farlo Salman punta sul lancio del turismo religioso nelle città sante di Mecca e Medina, in grado di attirare milioni di pellegrini all'anno ma soprattutto sulla diversificazione e la lavorazione dei prodotti



derivati del petrolio (contro la tendenza avuta finora a vendere direttamente il greggio) e lo sfruttamento degli enormi giacimenti di *shale gas* recentemente scoperti e che richiedono sofisticati ed inquinanti processi di estrazione e lavorazione, come la fratturazione idraulica.

La ricerca sul gas e lo sviluppo della lavorazione di derivati del petrolio è resa necessaria anche da un altro fattore, dato dalle tendenze mondiali del mercato dell'automobile: se le aziende cinesi e tedesche sono decise a rivoluzionare il mercato automobilistico con la produzione di auto elettriche (e annesse batterie e colonnine di ricarica, ulteriori mercati potenzialmente enormi), le conseguenze sulle risorse energetiche rimangono incerte; senz'altro un ridimensionamento dell'utilizzo mondiale del petrolio avrebbe effetti devastanti per molte economie nazionali, tra cui quella saudita. Siderurgia, edilizia, cantieristica, armamenti e chimica sono altri importanti settori in cui negli ultimi anni si sono moltiplicati gli accordi con multinazionali straniere e le *joint venture* per attirare capitali, acquisire il *know-how* e implementare la rete industriale e infrastrutturale nazionale.

## 2.5. Non solo petrolio.

Soffermandoci su aspetti che qui più interessano, il *Public Investment Fund (PIF)*<sup>4</sup> saudita nel 2017 ha fondato la *Saudi Arabian Military Industries (S.A.M.I.)*, compagnia statale per la difesa impegnata nella creazione di un apparato in grado di fornire servizi e prodotti militari e ridurre la dipendenza, anche qui, dalla produzione bellica straniera; i suoi principali partner sono la Boeing, la Lockheed Martin, la General Dynamics, Thales, Navantia, Rosoboronexport, colossi del militare e della sicurezza. Ai vertici della S.A.M.I. c'è Andreas Schwer, ex C.e.o. della *AirBus* – che sta costruendo il muro al confine nord saudita per respingere rifugiati siriani e irakeni – e della *Rheinmetall*, proprietaria della RWM.

La *Saudi Aramco* è la compagnia nazionale saudita per la produzione di petrolio e gas naturale e possiede e opera nei due più grandi giacimenti petroliferi al mondo, *Ghawar Field* e *Safaniya Field*, quest'ultimo offshore, ed è stata – secondo Bloomberg – globalmente l'azienda con più utili

nel 2018. Dal 2016 è anch'essa proprietà del PIF e ha realizzato una joint venture (denominata IMI) con la Bahri, i cantieri navali sudcoreani della Hyundai e la emiratina Lamprell, costruttrice di piattaforme petrolifere, con l'obiettivo di costruire il primo complesso mondiale integrato di cantieristica navale, lavorazione e trasporto del petrolio sulla costa orientale. Il complesso è già parzialmente operativo e ha ricevuto nuove commesse navali proprio dalla Bahri.

Ancora la stessa Bahri ha realizzato negli ultimi anni diverse joint venture con i medesimi obiettivi strategici, tutti interni al Saudi Vision 2030: con l'azienda logistica francese *Bolloré* – uno dei primi dieci gruppi globali nell'organizzazione dei trasporti e della logistica – e con l'olandese *Bunge* per il trasporto marittimo, con l'Autorità portuale di Suez nell'ambito dello sviluppo di nuove aree industriali e complessi manifatturieri attorno al canale con multinazionali russe, cinesi e saudite. Saudi Aramco e Public Investment Fund sono i principali azionisti della compagnia Bahri.

Ecco perché la Bahri non è soltanto una compagnia marittima leader nella logistica bellica ma rappresenta, sia per le sue specializzazioni anche nel settore chimico e petrolifero sia per i grandi capitali che dietro di essa operano, un tassello di un quadro molto più ampio perfettamente inserito nelle esigenze

CLASSIFICA 2018	POSIZIONE CLASSIFICA 2017	SPESA MILITARE 2018 (miliardi di \$)
1°- Stati Uniti	1°	649
2°- Cina	2°	250
3°- Arabia Saudita	3°	67,6
4°- India	5°	66,5
5°- Francia	6°	63,8
6°- Russia	4°	61,4
7°- Regno Unito	7°	50,0
8°- Germania	9°	49,5
9°- Giappone	8°	46,6
10°- Corea del Sud	10°	43,1
11°- Italia	13°	27,8
12°- Brasile	11°	27,8
13°- Australia	12°	26,7
14°- Canada	14°	21,6
15°- Turchia	15°	19,0

strategiche nazionali saudite e connesso con due fondamentali mercati dell'economia globale: quello petrolifero e quello bellico.

## **2.6. Militarismo saudita: Siria, Yemen... ma non solo.**

Negli ultimi anni l'import saudita risulta attestato al terzo posto nella classifica mondiale per spesa in armamenti, con circa 70 miliardi di dollari all'anno dedicati. Superiori sono soltanto U.S.A. e Cina, decisamente inarrivabili (rispettivamente 650 e 250 miliardi di dollari). Per dare qualche proporzione, stati come India e Francia spendono circa 60 miliardi, Regno Unito e Germania 50, l'Italia 27, la Turchia 19, Israele 18, l'Iran 13.

Una spesa così ampia si spiega solo collocando l'interventismo militarista della monarchia saudita nel contesto mediorientale dove essa primeggia sì nella produzione di greggio, ma è anche storica alleata, in chiave antagonista all'Iran sciita, dell'imperialismo americano e, per ragioni di realpolitik, del vicino israeliano.

La monarchia di Riyad punta da sempre all'egemonia nell'area e il suo senso di accerchiamento non riguarda più solo il vicino iraniano, o la ribellione Huthi in Yemen, ma anche il cosiddetto *nemico interno*. Negli ultimi anni gruppi legati a Isis e Al Qaida hanno esplicitamente messo in discussione l'autorevolezza religiosa dei regnanti, tra l'altro protettori delle città sante di Medina e La Mecca, con attentati e con una presenza guerrigliera sia in territorio yemenita che saudita. La difficile tenuta del Regno, attraversato da tensioni sociali già al tempo delle "primavere arabe" del 2011 nelle sue province orientali, rischia di scricchiolare ulteriormente.

## **2.7. La guerra in Yemen.<sup>5</sup>**

Lo Yemen è il teatro di una delle guerre per procura più sanguinarie di tutto il Medio Oriente. Il conflitto è scoppiato a fine 2014 quando gli Huthi, un gruppo armato a maggioranza sciita che già nel 2004 aveva dato il via a un'insurrezione contro il governo yemenita, ha preso la capitale, Sana'a, obbligando il presidente, 'Abd Rabbih Mansur Hadi, a fuggire verso l'Arabia Saudita.

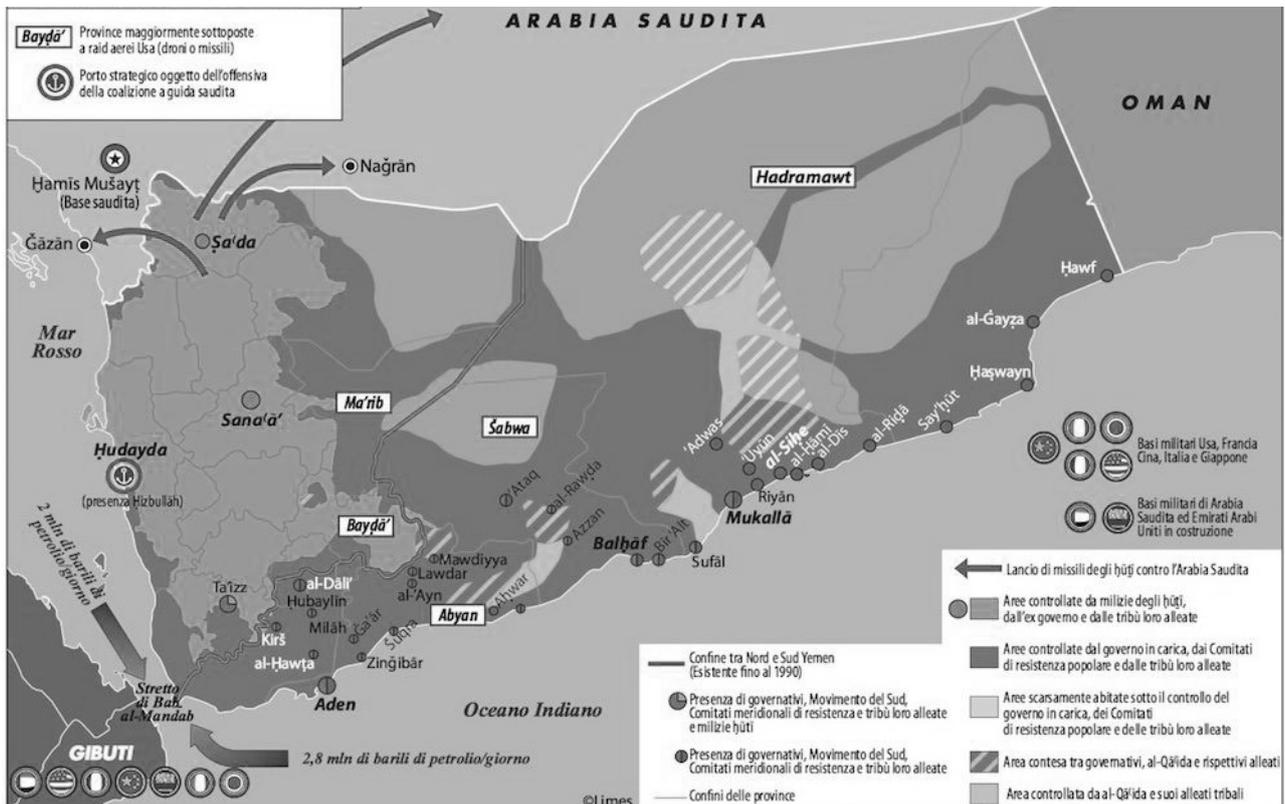
Limitandosi agli avvenimenti principali degli ultimi anni, nel marzo 2015 una coalizione guidata da Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, formata da Egitto, Marocco (fino al 2019), Sudan, Giordania, Kuwait, Qatar (fino al 2017), e Bahrein e sostenuta da Francia, Stati Uniti e Regno Unito, lancia un'operazione armata contro gli Huthi (accusati di essere sostenuti dall'Iran) in sostegno al regime. La campagna militare, denominata "tempesta della determinazione", prevede lo schieramento di migliaia di soldati e di 100 cacciabombardieri sauditi, con intelligence e supporto logistico forniti dagli statunitensi. Quasi immediatamente la coalizione conquista lo spazio aereo yemenita e inizia un'intensa campagna di bombardamenti. Tuttavia, la difesa antimissilistica dell'Arabia Saudita si è ripetutamente dimostrata fallace tanto che a fine dicembre 2017 gli Stati Uniti hanno inviato una dozzina di berretti verdi (forze speciali) con il compito di addestrare i militari sauditi e collaborare con l'intelligence USA nella localizzazione dei missili degli Huthi.

Nell'aprile 2018 l'assistente del Segretario della Difesa statunitense ha confermato la presenza di una cinquantina di berretti verdi in Yemen, nonché l'impiego di droni, aerei di sorveglianza e navi della US Navy. Lo stesso mese un raid della coalizione uccide 90 persone tra cui il leader degli Huthi, Saleh al-Sammad. Gli scontri degli ultimi mesi fanno emergere sempre più chiaramente come uno degli obiettivi principali sia la zona meridionale dello Yemen, via di transito delle petroliere che dal Golfo raggiungono l'Europa passando per il conteso stretto di Bab al-Mandab. Proprio in queste zone emergono dei punti di frizione all'interno della coalizione: il maggio scorso gli Emirati Arabi Uniti hanno schierato a Socotra – arcipelago yemenita nel Mar Arabico – soldati e carri armati e assunto il controllo di porto e aeroporto. In poco tempo gli emiri hanno già costruito un centro per l'intelligence, una base militare e stanno completando una prigione. La popolazione è stata censita e una milizia locale è in fase di approntamento. Oltre all'importanza strategica, questo territorio incontaminato era già sotto le mire di Abu Dhabi, che nel 2016 aveva stretto un accordo con il presidente Hadi per farne un hub turistico. Ma il controllo del passaggio tra il Golfo di Aden e il Mar Rosso

era già stato approntato nei mesi precedenti, con l'occupazione dell'isolotto di Perim, sempre nello stretto di Bab al-Mandab. Dopo Eritrea e Somaliland, gli Emirati Arabi Uniti cercano di consolidare ulteriormente la propria presenza militare tra la Penisola Arabica e il Corno d'Africa. A metà maggio 2018 anche i sauditi hanno schierato le loro truppe a Socotra, con il pretesto di un'esercitazione congiunta con l'esercito yemenita. La contrapposizione tra monarchia saudita ed emiri tocca ampie zone della Penisola Arabica, del Medio Oriente e del Nord Africa e si concretizza in due approcci diversi. Il principe ereditario saudita Mohammed Bin Salman, grande fautore dell'intervento militare in Yemen, preferisce una politica interventista e di immagine, con interventi diretti che hanno attirato sull'Arabia Saudita forti critiche per la crisi umanitaria così scatenata. Abu Dhabi (Emirati Arabi) persegue, invece, una strategia "chirurgica", conquistando posizioni strategiche nei mari antistanti lo Yemen e garantendosi così sfere d'influenza più solide. Questa divergenza è emersa ancora più chiaramente a inizio giugno 2018, con la richiesta di un intervento diretto degli Stati Uniti da parte degli emiri, in supporto alla conquista del porto di Hodeidah.

A maggio 2018 le truppe saudite, che si erano attestate a 20 km da quello che è rimasto l'unico punto di approvvigionamento di beni di prima necessità sul Mar Rosso per gli Huthi, iniziano l'attacco, che ha fatto precipitare ulteriormente la già catastrofica situazione della popolazione. La richiesta di Abu Dhabi, che gli Stati Uniti ad oggi sembrano voler assecondare solo mediante dei droni, appare tesa a strappare a Riad il controllo della guerra in Yemen. Tra l'altro, ad inizio maggio il Sudan ha iniziato a criticare la mancanza di supporto finanziario in cambio della partecipazione ad un intervento che finora ha portato solo morti tra le proprie truppe, spesso impegnate nei punti più caldi. Forse Arabia Saudita e Emirati sono venuti meno a promesse di compensi fatte nel 2015. Sebbene la coalizione non sia compatta come sembra e all'interno della corte saudita non manchino critiche contro una guerra che costa sei miliardi al mese e ha già provocato più di un migliaio di morti tra i militari sauditi, la risoluzione del conflitto sembra lontana.

Negli ultimi mesi del 2018, l'Arabia Saudita viene investita da uno scontro mediatico con gli Usa per il caso di Jamal Khashoggi, giornalista





e collaboratore del *Washington Post*, ex consigliere del governo saudita autoesiliatosi negli Stati Uniti nel 2017. Khassoggi, che in più occasioni aveva espresso critiche e denunciato le violenze di Riad sulla popolazione, viene sequestrato, ucciso e fatto scomparire il 2 ottobre 2018 nel consolato saudita a Istanbul. Gli avvenimenti più recenti registrano un attacco condotto a metà settembre 2019 con l'utilizzo di droni contro due tra le più importanti installazioni petrolifere dell'Arabia Saudita: un campo di estrazione gestito dalla Saudi Aramco e la maggiore installazione per il trattamento del petrolio al mondo. Dopo l'attacco, sulla cui attribuzione non vi è chiarezza, il ministro dell'Energia saudita ha dichiarato che gli impianti sono stati fermati e che il Paese ha praticamente dimezzato la produzione petrolifera che perderà 5,7 milioni di barili al giorno (fonte: repubblica). Secondo il portavoce del ministero della Difesa saudita, Turi al-Mali, gli attacchi alle raffinerie petrolifere dell'Arabia Saudita sono "indiscutibilmente di marca iraniana perché arrivati da nord".

Le cifre della guerra in Yemen sono impressionanti. Secondo i dati ripostati sul sito [yemendataproject.org](http://yemendataproject.org), dal 26 marzo 2015 al 31 luglio 2019, la coalizione ha portato sul territorio yemenita un totale di 20.132 attacchi aerei, una media di più di 400 attacchi aerei al mese. Quasi un terzo di questi attacchi ha colpito obiettivi non militari, comprese fattorie, mercati,

centrali elettriche e dell'acqua, silos e siti per la conservazione del cibo e centri medici. Dal 2016, dopo il bombardamento di due strutture, *Medici Senza Frontiere* ha abbandonato sei ospedali nel nord del Paese perché troppo pericolosi.

Il sito d'informazione [yemendataproject.org](http://yemendataproject.org), comunica che, al 31 agosto 2019, il conflitto ha causato direttamente più di 18.000 vittime, di cui più di 9500 feriti e 8500 morti. Ma in un rapporto del 17 giugno 2019 consegnato al Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite si parla complessivamente di 70.000 morti dal 2016. Il Paese è sull'orlo della carestia, con 2 milioni di bambini in stato di malnutrizione acuta, anche perché il blocco delle importazioni ha fatto schizzare alle stelle i prezzi nei pochi mercati rimasti, con aumenti che sfiorano il 50%. 24 milioni di persone (ossia l'80% della popolazione) è bisognosa di assistenza e protezione. Tra questi, oltre 10 milioni non riescono a sopravvivere senza aiuti alimentari d'emergenza. Alle vittime dei bombardamenti e delle conseguenze della guerra se ne aggiungono più di trecento uccise da un'epidemia di colera che ad oggi conta un milione di casi. Le infrastrutture sono state praticamente annientate e gli sfollati sono 3 milioni e 300 mila, di cui solo uno è riuscito a tornare nelle zone di origine. Complessivamente vi sono 30 fronti di guerra aperti, dove combattono le parti in conflitto.

## **Gibuti e Bab el-Mandeb, snodo globale delle merci, del petrolio e della guerra.**

### **Tutti contro tutti, tutti contro i pirati.**

Lo stretto di *Bab el-Mandeb*, tra penisola arabica e Corno d’Africa, è un punto nevralgico mondiale per molte ragioni. Congiunge il Mar Rosso con il Golfo di Aden, quindi l’Oceano Indiano, ha una larghezza tra i 27 km e i 40 km e – con il Canale di Suez più a nord - è un crocevia di due delle principali rotte commerciali mondiali: Sud Est asiatico/Europa e Medio Oriente/Europa. Come già detto, il 90% delle merci prodotte globalmente viaggiano su nave, e il 20% di questi flussi globali passa proprio per lo stretto, rendendolo una delle vie di comunicazione marittime più trafficate del pianeta. E non si tratta solamente di merci generiche ma anche di un prodotto decisamente particolare come il petrolio: dallo stretto passano circa 5 milioni di barili al giorno!

A Gibuti, piccolo stato cruciale per la sua posizione nel Corno d’Africa, sono presenti ben sette basi militari (tra cui spiccano quella U.s.a. e la prima base all’estero della Cina) con altre in costruzione: non poco per un paese soltanto di ottocentomila abitanti!

Aggiungiamoci gli interessi coloniali antichi di paesi come Francia e Italia e quelli nuovi – ad esempio la penetrazione cinese in Africa – e si comprenderà perché tutte le potenze facciano a gara per avere proprio lì una base militare: gli interessi dei padroni e dei governi di mezzo mondo si concentrano in quell’area.

Nella piccola ex colonia francese il governo cinese ha installato la sua prima (e per ora unica) base militare oltre confine, non solo per difendere le rotte commerciali marittime e il suo approvvigionamento di petrolio dal *Canale di Hormuz*, ma anche per sostenere l’acquisizione di terre e risorse energetiche e la costruzione di nuove infrastrutture nel continente africano da parte di imprese cinesi. Gli interessi cinesi si inseriscono nell’immenso progetto di rivoluzione economica globale delle Nuove vie della seta (BRI, Belt and road Initiative) che ha nella penetrazione economica e logistica nella maggior parte dei paesi asiatici, africani e mediterranei il fulcro del proprio sviluppo. Un progetto da migliaia di miliardi di dollari a cui Stati Uniti ed Europa guardano con estrema preoccupazione e attenzione. Infine il porto gibutiano, Doraleh terminal, da cui dipendono gli approvvigionamenti del paese, basi comprese, è stato recentemente nazionalizzato. Ma la Repubblica di Gibuti è fortemente indebitata coi cinesi, ponendo una grossa ipoteca di dipendenza sullo scalo portuale, proprio quello dove fa tappa fissa la flotta Bahri.

La regione attorno a Bab el-Mandeb ha circa 350 milioni di abitanti, con livelli di disuguaglianza enormi e conflitti bellici e sociali ininterrotti, il che la rende una delle aree più instabili del pianeta agli occhi di svariati servizi di intelligence. Dal 2008 nell’area del Corno d’Africa è attiva la missione militare dell’Unione Europea *Atalanta*, in funzione di lotta alla pirateria somala\*; da Camp Lemonnier (base U.s.a. a Gibuti) partono i droni che bombardano supposti gruppi guerriglieri islamisti in Yemen, in Mali e in Somalia, nonché le operazioni contro i ribelli Huthi e in appoggio all’intervento saudita nella Guerra civile yemenita.

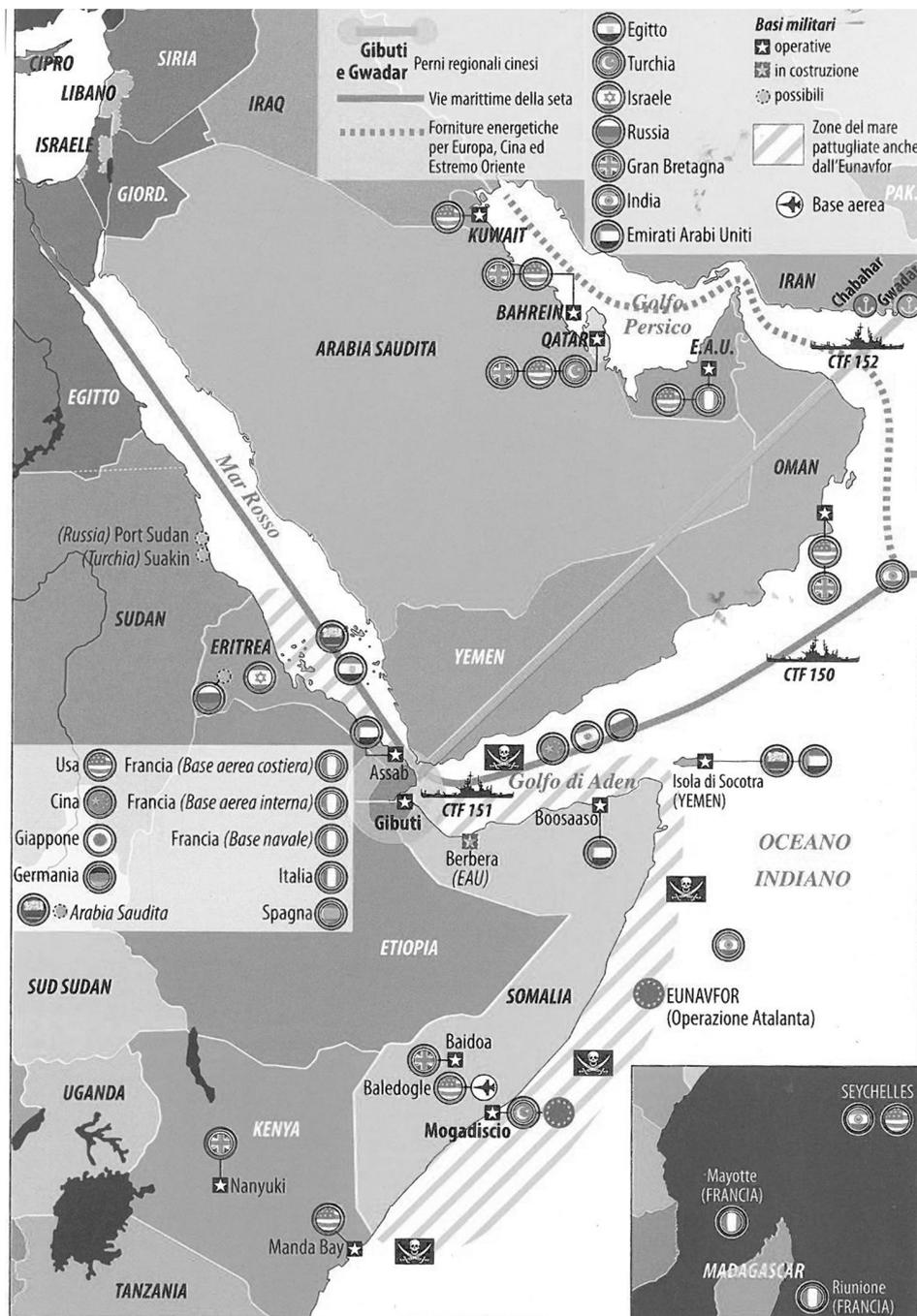
La Guerra civile in Yemen, le tensioni in Somalia, Siria ed Iraq, Waziristan e Kashmir e la continua partita a scacchi U.s.a./Iran, fatta di embarghi, sequestri di navi, abbattimento

---

\* Per un approfondimento sulla pirateria “Frères de la côte, *Mémoire en défense des pirates somaliens, traqués par toutes les puissances du monde*”, L’Insomniaque, 2013. Una parziale traduzione italiana è consultabile qui: <https://roundrobin.info/wp-content/uploads/2018/05/Iskashato-Fratelli-della-costa-Memoria-in-difesa-dei-pirati-somali-braccati-da-tutte-le-potenze-del-mondo.pdf>

reciproco di droni portano ad una escalation di azioni militari e rendono più probabili nuovi e ancor più ampi conflitti. Il che spiega ulteriormente l'importanza strategica del controllo dello Stretto, l'elevata concentrazione di basi militari e pure la crescente spesa militare non solo globale, ma di tutti gli attori impegnati in quell'area.

Non esiste un altro luogo al mondo dove tanti interessi economici e strategici si intreccino così da vicino; non esiste un altro luogo dove gli eserciti cinese e americano operino a così stretto contatto (circa 12 km). Inoltre, a Gibuti sono di stanza, su proprie basi o in appoggio, anche l'esercito francese, tedesco, italiano, spagnolo, giapponese e saudita. Israele ed Emirati Arabi hanno basi in Eritrea e la Russia ne ha annunciato la costruzione, mentre Inghilterra, Turchia, ancora Emirati e ancora gli U.s.a. operano dalla Somalia. L'India mantiene la sua flotta al largo del Corno d'Africa e sta lavorando alla costruzione di una base alle Seychelles. Molti eserciti hanno tra i loro compiti anche l'addestramento delle forze di polizia di diversi paesi africani in tattiche di contro-guerriglia e contro-insurrezione.



### 3. EXPORT DI ARMI E QUADRO NORMATIVO ITALIANO

A partire dal ruolo della compagnia *Babri* che, come si è visto, rappresenta un'eccellenza nel servizio dei trasporti di armamenti, specialmente di quelli destinati alla guerra in Yemen, può essere utile fornire alcuni elementi del quadro normativo vigente in Italia riguardante la produzione, il transito e l'esportazione di armi. Successivamente verranno riportati i principali aspetti, le attuali conseguenze e i limiti della "mozione Cabras", approvata nel luglio 2019 dal Parlamento italiano e riguardante il traffico specifico di alcuni sistemi d'arma diretti in Arabia Saudita – che rappresenta il principale importatore mondiale dell'ultimo quinquennio – ed Emirati Arabi Uniti (Eau).

Limitandosi ad alcuni dati sulle esportazioni di armamenti dell'UE verso questi due paesi: nel 2017, quindici paesi UE hanno concesso licenze all'Arabia Saudita per più di 17 miliardi di euro e agli Eau per più di 5 miliardi. Tra i maggiori esportatori spicca su tutti la Francia (da sola 18 miliardi) seguita da Regno Unito (1,572 miliardi), Germania (477 milioni) e Belgio (152 milioni).<sup>6</sup> Le consegne di armi in questi paesi hanno reso 484 milioni di euro alla Bulgaria, 174 alla Spagna e circa 80 milioni all'Italia la quale, soltanto l'anno prima, nel 2016, aveva raggiunto un picco storico, con un totale di oltre 14 miliardi di euro di esportazioni di armamenti nel mondo.<sup>7</sup>

Come vedremo, il 2016 è anche l'anno in cui viene autorizzata una commessa da oltre 400 milioni di euro alla RWM-Italia (circa 20mila bombe destinate proprio alla guerra in Yemen), una delle autorizzazioni più imponenti della storia italiana. Eppure – o forse *non a caso* - l'Italia è stato il primo tra i paesi europei ad aver ratificato l'*Arms Trade Treaty*, il "Trattato internazionale sul commercio di armi" – adottato a New York dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 2 aprile 2013, che obbliga gli Stati a "fermare l'esportazione di materiali di armamento verso Paesi che minano la pace e la sicurezza internazionale o che abbiano commesso violazioni dei diritti umani, del diritto internazionale umanitario, o gravi crimini contro donne e bambini".

#### 3.1. La legge 185/90 e successive modifiche.

La legge attualmente in vigore in Italia, che disciplina il commercio di armi, è la n. 185 del 9 luglio 1990, intitolata *Nuove norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento*.<sup>8</sup> In accordo con Finardi e Tombola (2002; p. 220), si possono individuare cinque principali punti qualificanti di questa legge che prevede un dispositivo molto articolato (31 articoli e 127 commi):

- 1) il Presidente del Consiglio ha l'obbligo di presentare ogni anno al Parlamento una relazione redatta sulla base dei dati forniti da sei ministeri (affari esteri, difesa, interno, finanze, tesoro, commercio con l'estero) che renda pubblici i dettagli del commercio di armamenti dell'Italia;
- 2) le aziende che intendono effettuare esportazioni, importazioni o movimento in transito di armamenti, parti e munizioni devono richiedere un'autorizzazione al ministero degli affari esteri e iscriversi al registro nazionale delle imprese e consorzi d'impresa abilitati a richiedere autorizzazioni;
- 3) le aziende così autorizzate devono dichiarare le operazioni effettivamente svolte nell'anno o da svolgere in tempi successivi ma all'interno della stessa autorizzazione, specificando quantità e tipo di prodotti;
- 4) l'amministrazione doganale riferisce il movimento registrato per ogni azienda autorizzata, e i paesi interessati dall'import/export di armamenti italiani;
- 5) gli istituti bancari che effettuano i trasferimenti in denaro relativi alle autorizzazioni devono comunicarne importo e paese di destinazione/origine al ministero delle finanze.

Oltre a introdurre un sistema di controlli da parte del Governo e richiedere una dettagliata informazione al Parlamento sull'attività svolta in materia, la legge 185/90 elenca una serie precisa di divieti. Per ciò che interessa in questa sede, è opportuno evidenziare il comma 6 dell'Art.1 (Controllo dello Stato) il quale prevede, in particolare, che "l'esportazione ed il transito di materiali di armamento [siano] vietati:

- a) verso i Paesi in stato di conflitto armato, in contrasto con i principi dell'articolo 51 della Carta delle Nazioni Unite, fatto salvo il rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia o le diverse deliberazioni del Consiglio dei Ministri, da adottare previo parere delle Camere;
- b) verso Paesi la cui politica contrasti con i principi dell'articolo 11 della Costituzione;
- c) verso i Paesi nei cui confronti sia stato dichiarato l'embargo totale o parziale delle forniture belliche da parte delle Nazioni Unite;
- d) verso i Paesi i cui governi sono responsabili di accertate violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti dell'uomo;
- e) verso i Paesi che ricevendo dall'Italia aiuti ai sensi della legge 26 febbraio 1987, n. 49, destinino al proprio bilancio militare risorse eccedenti le esigenze di difesa del paese; verso tali Paesi è sospesa la erogazione di aiuti ai sensi della stessa legge, ad eccezione degli aiuti alle popolazioni nei casi di disastri e calamità naturali.

La legge 185/90 ha subito, negli anni, alcune modifiche che, tuttavia, non ne hanno intaccato l'assetto principale. La **Legge n. 222 del 27 febbraio 1992** – successivamente modificata e completata dal DL n. 89 del 24 febbraio 1997, in attuazione della normativa europea – ha esteso obblighi e divieti alle tecnologie duali (*dual-use*), ossia utilizzabili sia per scopi civili che militari.<sup>9</sup> La **Legge 148 del 17 giugno 2003**, in seguito all'entrata dell'accordo quadro di Farnborough,<sup>10</sup> ha semplificato profondamente gli scambi intracomunitari velocizzando le procedure relative alle coproduzioni di armi. Il **DL 22 giugno 2012, n. 105**, in attuazione della direttiva 2009/43/CE, ha ulteriormente semplificato le modalità e le condizioni dei trasferimenti all'interno delle Comunità di prodotti per la difesa, con l'estensione dei controlli e dell'applicazione a una serie di attività prima non previste, come ad esempio l'intermediazione e la delocalizzazione produttiva.<sup>11</sup>

Sul piano legislativo va menzionata la recente proposta di legge **DDL S. 1049** (febbraio 2019) mediante la quale sono state presentate

modifiche alla legge nella direzione di un rafforzamento dei controlli e dei divieti, di una maggiore trasparenza nella comunicazione e di un'assegnazione di maggiori poteri di controllo e indirizzo al Parlamento (anche in materia di finanziamenti per la riconversione produttiva).<sup>12</sup>

Le principali analisi redatte dalle associazioni che, in Italia, si prefiggono un controllo attivo sulla produzione e sul commercio dei sistemi militari<sup>13</sup> evidenziano come, nel tempo, pur essendo apparentemente applicata in modo solerte da parte governativa, la legge sia stata progressivamente svuotata. Si potrebbe argomentare, piuttosto, che la discrezionalità è strutturale, insita in una legge che *in quanto tale* affida all'esecutivo il potere di stabilire la definizione di "conflitto armato" e di qualificare il grado di "criticità" – in relazione alla "salvaguardia dei diritti umani" – di un paese, una zona di destinazione, un assetto socio-politico. Un dato significativo, in questo senso, riguarda l'incremento progressivo e costante, specie a partire dal 2010, di autorizzazioni all'esportazione di sistemi d'arma verso paesi del Medioriente e Nord-Africa (indicati con l'acronimo MENA), spesso in stato di conflitto armato: a quest'area, nel 2018, è stata destinata la quota maggiore di armamenti: oltre 2,3 miliardi di euro, che rappresentano il 48% delle autorizzazioni all'esportazione.<sup>14</sup>

Un altro aspetto riguarda il piano dell'informazione, costituito principalmente dalla relazione governativa consegnata annualmente al Parlamento. Non soltanto questa risulta, per mole e modalità di presentazione, di difficile comprensione a un lettore non specialistico ma, soprattutto, a partire da una decina d'anni, non contiene dati essenziali come quelli relativi agli oneri per i finanziamenti bancari.<sup>15</sup>

Va notato, infine, che la stessa legge 185/90 non prevede sanzioni giuridiche per autorizzazioni governative rilasciate in modo improprio, ma soltanto sanzioni per le aziende che esportassero senza autorizzazione.

### 3.2. La mozione Cabras e principali conseguenze.

Quanto i controlli e i divieti previsti dalla legge 185/90 siano aggirabili da parte della lobby delle armi emerge in modo eclatante nel caso delle esportazioni di armamenti italiani in Arabia Saudita negli ultimi anni.

Nonostante le denunce diffuse a livello internazionale sul ruolo esercitato da Arabia Saudita ed Emirati Arabi nel perpetuare, specie a partire dal 2015, massacri della popolazione nella guerra in Yemen – in particolare mediante bombardamenti aerei – soltanto nel luglio 2019 si ha un pronunciamento del governo italiano nel senso dell'interruzione dell'esportazione di bombe e missili d'aereo di fabbricazione italiana (RWM Italia). Nel frattempo, un coro di *vibrante protesta* si era levato in diverse sedi istituzionali europee. In questo senso vanno lette due risoluzioni del Parlamento europeo (4 e 25 ottobre 2018); le prese di posizione di Germania, Finlandia, Paesi Bassi, Danimarca in novembre, con sospensione dell'invio di armi (senza, però, che questo abbia inciso sull'esportazione di bombe dirette in Yemen e prodotte a Domusnovas dalla filiale italiana della tedesca Rheinmetall); la revoca, in giugno, da parte del Consiglio di stato belga, di alcune licenze d'esportazione concesse dalla Regione vallona.

La tardiva presa di posizione del governo italiano fa seguito all'approvazione alla Camera, il 26 giugno 2019, della “mozione Cabras”, fortemente sostenuta da parte di alcune associazioni pacifiste italiane (Amnesty International Italia, Movimento dei Focolari Italia, Oxfam Italia, Rete della Pace, Rete Italiana per il Disarmo e Save The Children Italia).<sup>15</sup> La mozione, si basa sui dati concernenti la crisi umanitaria forniti dall'Ufficio delle Nazioni Unite per gli affari umanitari (Un-Ocha) e i dati (riportati e aggiornati dalla Rete Disarmo) riguardanti specificatamente l'export di bombe verso Paesi coinvolti nel conflitto Yemenita dal sito produttivo della RWM-Italia.

La mozione “*impegna il Governo: 1) a proseguire, in tutte le sedi competenti, l'azione volta ad ottenere l'immediato cessate il fuoco e l'interruzione di ogni iniziativa militare in Yemen, continuando a sostenere,*

*in particolare, l'iniziativa dell'inviato speciale delle Nazioni Unite per lo Yemen Martin Griffiths affinché si giunga quanto prima al ritiro delle truppe in campo; 2) a proseguire, con i partner internazionali, nell'azione umanitaria coordinata sotto la guida delle Nazioni Unite per alleviare le sofferenze della popolazione yemenita, come stabilito nella terza conferenza dei donatori che si è svolta a Ginevra; 3) a valutare l'avvio e la realizzazione di iniziative finalizzate alla futura adozione, da parte dell'Unione europea, di un embargo mirato sulla vendita di armamenti ad Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, prevedendo al contempo consultazioni con gli altri Stati membri dei consorzi internazionali in relazione ai programmi di coproduzione industriale intergovernativi attualmente in essere; 4) a continuare ad assicurare un'applicazione rigorosa delle disposizioni della legge 9 luglio 1990, n. 185, e ad adottare gli atti necessari a sospendere le esportazioni di bombe d'aereo e missili che possono essere utilizzati per colpire la popolazione civile e loro componentistica verso l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti sino a quando non vi saranno sviluppi concreti nel processo di pace con lo Yemen.”*

Occorre innanzitutto notare che la mozione approvata dal Parlamento è quella di maggioranza (Lega-M5S) mentre le mozioni di minoranza che prevedevano in modo più esplicito e netto l'interruzione di *tutte* le forniture militari italiane indipendentemente dalla tipologia di armamento (quindi non circoscritta a bombe d'aereo e missili) sono state respinte, con parere sfavorevole del Governo. Come recentemente sottolineato da Giorgio Beretta,<sup>16</sup> la formulazione è stata chiaramente definita dai partiti al governo per non mettere in discussione le forniture belliche delle aziende italiane, in particolare di quelle a controllo statale come Leonardo (ex Finmeccanica) e Fincantieri, e nemmeno le esportazioni ai sauditi di armi leggere. Un ampio arsenale di queste armi – che comprende fucili d'assalto ARX-160, pistole semiautomatiche APX, carabine a lunga gettata, fucili per cecchini, per un valore complessivo di quasi 3 milioni di euro – prodotte dalla fabbrica d'armi Beretta è stato autorizzato all'esportazione in Arabia Saudita nel 2018 dal governo Conte. Occorre aggiungere, inoltre, che la stessa mozione Cabras è stata approvata con una “nuova formulazione”, ossia eliminando dal testo originale il riferimento alla necessità di azioni di sostegno alla riconversione produttiva dell'industria militare.

## RWM - Italia\*

La storia industriale della RWM-Italia nasce con la Società Esplosivi Industriali (S.E.I.), che viene fondata nel 1933 a Ghedi (Bs) e la cui produzione è indirizzata sin da subito all'uso militare. Nel 1967 la S.E.I. entra a far parte del gruppo francese Explosifs et Produits Chimiques; negli anni '70 crea la Sarda Esplosivi Industriali, con sede a Domusnovas, dove produce inizialmente esplosivo per lavorazioni minerarie, ma la crisi del settore la porta ad espandersi verso il più redditizio mercato delle armi. Nel bresciano la casa madre fa affari con fabbriche satelliti, come la Valsella, che produce mine antiuomo. I fatturati crescono proporzionalmente ai morti. Ma nel 1997 la legge 374 vieta la produzione di mine antipersona, uno degli affari più redditizi della S.E.I., così il comparto produttivo bresciano chiude e nel 2001 la produzione militare viene completamente spostata a Domusnovas, dove viene ampliato lo stabilimento e vengono assunti una decina di nuovi dipendenti. A Ghedi restano la direzione amministrativa e la progettazione.

Questo assetto si mantiene fino al 2010, quando la S.E.I. viene acquistata da Rheinmetall, colosso tedesco del mercato bellico mondiale, una vera multinazionale della morte che sin dal XIX secolo progetta e commercia in armamenti, con enormi entrate grazie alla vendita di cannoni, munizioni, sistemi elettronici e carri armati. Per avere un'idea del volume di affari della Rheinmetall s.p.a., basti sapere che nel 2017 il fatturato totale ha raggiunto i 5.896 milioni di euro, di cui 3.036 per la divisione armamenti, di cui la Rheinmetall Waffe Munition (RWM) di Domusnovas è la fabbrica di punta. RWM, che dal 2011 ha dismesso ogni produzione per fini civili, produce principalmente bombe d'aereo, mine marine a influenza, cariche di controminamento e di profondità, esplosivi per forze speciali e nuclei anti-sabotaggio, materiali pirotecnici antisommossa. Ha stipulato un contratto di subappalto con la società inglese Raytheon systems Ltd per la produzione delle migliaia di bombe sganciate dall'Arabia Saudita sul territorio yemenita negli ultimi tre anni, venendo proiettata nel mercato delle bombe "intelligenti". La capo commessa è infatti leader mondiale nella produzione dei dispositivi smart che rendono le bombe prodotte a Domusnovas degli ordigni "intelligenti". RWM è oggi una delle maggiori industrie belliche italiane per fatturato, complice proprio la massiccia fornitura di bombe MK-83 all'Arabia Saudita per la guerra contro lo Yemen, che costituisce gran parte delle entrate di questi ultimi anni (tra queste spicca, in particolare, la commessa del 2016 da 411 milioni di euro – circa 20mila bombe). Secondo alcune fonti giornalistiche la Rheinmetall avrebbe un piano per spostare la produzione di armamenti in Arabia Saudita, primo cliente della Rwm. La prova sarebbe la realizzazione di nuovi stabilimenti a sud di Riyad da parte di una joint venture tra la Rheinmetall Denel Munitions (società creata dalla Rheinmetall e dalla sudafricana Denel) e la Samic (Saudi military industries corporation), inaugurati nel marzo del 2016. In futuro gli stabilimenti della Rwm-Italia potrebbero occuparsi della produzione di armamenti per i paesi Nato (come è stato nel 2015, quando la Rwm si è aggiudicata una commessa da 225 milioni di euro per la fornitura di bombe MK al Ministero della Difesa francese).

\* Per un approfondimento si veda l'opuscolo *Nessuno scrupolo. A proposito di RWM, dei suoi complici, di chi è sotto le bombe e di alcuni spunti per ostacolare l'economia di guerra* consultabile all'indirizzo <https://nobordersard.files.wordpress.com/2018/07/nessuno-scrupolo.pdf>

L'annuncio governativo arriva ai primi di luglio 2019 con la comunicazione che il Consiglio dei Ministri ha concluso l'iter per dare indicazione ad UAMA (l'Autorità Nazionale che controlla export di armi) di sospendere le nuove autorizzazioni e i contratti – e anche le forniture relative ai contratti già autorizzati – di ordigni diretti in Arabia Saudita ed Emirati Arabi. La sospensione riguarda specificatamente l'esportazione di bombe d'aereo e missili – prodotte in Italia dalla RWM – e, secondo alcune fonti giornalistiche, per un tempo limite di 18 mesi.

Dal canto suo la RWM-Italia – che a seguito dell'approvazione della mozione in parlamento aveva già inviato due comunicati ai lavoratori dello stabilimento di Domusnovas paventando ripercussioni su nuove assunzioni e contratti a tempo – ha inviato, a settembre 2019, a firma del direttore generale Fabio Sgarzi, un successivo comunicato con un programma di tagli legati alla sospensione delle licenze. Nel comunicato si stima una “riduzione del personale di 160

unità”, a partire dal fatto che “dal 15 settembre il ritmo produttivo attuale di tutte le linee di produzione diminuirà, necessariamente, in modo significativo”. Del resto la stessa azienda, come sottolineato sempre da Giorgio Beretta, proprio per ottemperare ai nuovi e consistenti contratti dei paesi extra-Ue – e, in particolare, all'ordinativo del 2016 per 19.675 bombe aeree della serie MK 80 del valore di 411 milioni di euro per l'Arabia Saudita – aveva, negli ultimi anni, avviato nuove assunzioni con contratti a tempo determinato: su 416 tra dirigenti, impiegati e lavoratori occupati nei due stabilimenti di Ghedi e Domusnovas, solo 188 (di cui 10 a tempo determinato) risultano parte dell'organico dell'azienda, mentre nella maggior parte dei casi si tratta di “lavoratori somministrati dalle agenzie di lavoro interinale”. La manovra aziendale della RWM-Italia, in risposta all'iniziativa di governo, sembra orientata a reindirizzare tempestivamente l'esportazione (e le necessarie autorizzazioni governative) verso teatri di guerra meno compromessi mediaticamente.

## 4. PORTI CHIUSI ALLE ARMI

### 4.1. Mobilitazioni internazionali contro la compagnia *Babri*.

L'indignazione pubblica per il massacro in corso in Yemen e perpetuato dalle forze militari saudite e dei loro alleati, ha provocato, in particolare nel corso del 2019, un crescendo di proteste a livello internazionale, spesso concomitanti con lo scalo di uno dei cargo della flotta *Babri*.

A Bilbao, nei Paesi Baschi, una serie di mobilitazioni di associazioni per i diritti umani e gruppi antimilitaristi – nate nel marzo 2017 dal gesto di disobbedienza di un pompiere in servizio al porto – ha portato la compagnia saudita a rinunciare definitivamente allo scalo nel 2018. Sostituito con quello di Santander, anche qui sono cominciate le proteste.

In Canada negli ultimi anni si sono susseguite dimostrazioni e picchetti, anche al porto di Saint John, contro l'esportazione in Arabia Saudita di veicoli corazzati leggeri (LAV) di fabbricazione canadese, un contratto di circa 15 miliardi di dollari. Proteste che, in alcuni casi, hanno solo ritardato l'imbarco dei mezzi sul cargo *Babri*, trovando, tuttavia, la solidarietà del sindacato dei portuali locali.<sup>16</sup>

Tra le mobilitazioni più significative – anche per aver sollecitato direttamente l'azione dei portuali genovesi – vi è quella al porto di Le Havre, in Francia, avvenuta ai primi di maggio 2019. Qui viene impedito l'attracco alla *Babri Yanbu* sull'onda di un rapporto segreto dei servizi di informazione militare francese, reso pubblico dal sito d'inchiesta *Disclose*, in cui si evidenziano le responsabilità dell'esecutivo nel commercio di armi e mezzi corazzati all'Arabia Saudita.<sup>17</sup> A Le Havre è previsto l'imbarco di otto cannoni semoventi Caesar da 155 mm prodotti dalla società francese Nexter e facenti parte di una commessa di 180 cannoni, alcuni dei quali già consegnati ai sauditi. La mobilitazione è il risultato di una sinergia tra associazioni per i diritti umani, Amnesty, Oxfam, Greenpeace e lavoratori portuali. Dopo aver inutilmente atteso in rada, la *Babri Yanbu* decide di non attraccare a Le Havre e opera uno scalo imprevisto nel porto di Santander.



### 4.2. La mobilitazione a Genova.

Mentre la *Babri Yanbu* prosegue la sua rotta verso il porto di Genova, dove l'arrivo è previsto per il 20 maggio, la notizia della mobilitazione a Le Havre si diffonde tra i portuali genovesi. Al terminal GMT (Genoa Metal Terminal) – Steinweg è pronto per l'imbarco di un carico di gruppi elettrogeni prodotti dalla **Teknel**, ditta di Roma specializzata in "sistemi di difesa" e logistica militare che ha in corso un contratto con la Guardia Nazionale Saudita per apparati di alimentazione e controllo degli armamenti.



Negli ultimi anni diversi imbarchi di natura militare, avvenuti, in particolare, al terminal GMT, erano già stati denunciati da alcuni portuali genovesi per mezzo di scritte, striscioni al porto e astensioni individuali dal lavoro. Questa volta, invece, sulla spinta dell'esempio di Le Havre, alcuni delegati FILT-CGIL, con il sostegno

del CALP (Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali) indicano un'assemblea pubblica il 17 maggio per opporsi all'arrivo di questa nave con il suo carico di armi dirette in Yemen. Tanto più che comincia a circolare la notizia che i cannoni non imbarcati a Le Havre avrebbero potuto essere trasportati via treno e imbarcati a Genova.

Durante l'assemblea, partecipata non solo da portuali ma anche da attiviste/i del mondo pacifista e antimilitarista, i delegati si assumono il compito di fare pressioni alla segreteria CGIL affinché indichi uno sciopero il giorno dell'arrivo della nave. La CGIL, consapevole del peso politico della decisione, chiede l'accertamento della natura militare della merce da imbarcare. Prontamente Prefettura e Capitaneria di Porto garantiscono che il cargo imbarcherà solo materiale civile sostenendo che l'agenzia marittima che rappresenta la compagnia *Babri* in Italia – la **Delta** (Gruppo Gastaldi) – avrebbe fornito tutta la documentazione relativa al cargo in arrivo dimostrando che non sarebbero stati coinvolti armamenti.

Accade, tuttavia, che nella giornata di sabato 18 maggio alcuni portuali riescano a fotografare i generatori Teknel, camuffati con colore mimetico sabbia, pronti in banchina per l'imbarco. La notizia delle fotografie viene ripresa dalla stampa. Per i lavoratori del CALP queste foto sono la dimostrazione della natura militare dell'imbarco e svelano le ipocrisie e le falsità dichiarate dell'autorità portuale.

In un comunicato del CALP viene scritto:

*Un generatore elettrico ad uso militare è un'arma da guerra? Se alimenta un campo da cui partono incursioni o bombardamenti, come lo considera la Capitaneria di porto? Questa "merce varia" è già a ponte Eritrea, Genoa Metal Terminal, pronta per essere imbarcata lunedì sul Babri Yanbu, destinazione Jeddah. La ditta che li produce, Teknel, è convenzionata con la N.A.T.O. e produce servizi logistici militari. [...] Le bombe sono prodotte per uccidere e distruggere. Dove vadano queste armi e che ne dicano i trattati internazionali a noi interessa poco: non facciamo distinzioni tra "guerra" e "operazioni di pace". Un generatore elettrico militare serve ad uccidere tanto quanto un cannone. Quella nave non deve attraccare a Genova né ora né in futuro!!*

Viene quindi indetto dal CALP un presidio al varco Etiopia, dove è atteso l'arrivo del cargo *Yanbu*, alle 6 del 20 maggio e questo appuntamento comincia a diffondersi con forza. Arrivano, nel frattempo, numerosi messaggi di solidarietà da altri lavoratori portuali, in particolare da quelli di Savona.

Smentita la natura civile del carico, la CGIL deve, quindi, cedere alle pressioni dei portuali. La compagnia unica dei portuali di Genova comunica uno sciopero per il 20 maggio. Lo sciopero è indetto dalla Filt-Cgil, a cui è iscritta la maggior parte dei portuali, a partire dal primo turno, che comincia alle 6 e interesserà i lavoratori impegnati al terminal GMT dove deve attraccare il cargo. La Filt Cgil decide anche di organizzare un presidio a partire dalle 6 a ponte Etiopia concomitante a quello indetto dal CALP.

#### 4.3 Il blocco della *Babri Yanbu*.

La giornata del 20 maggio è caratterizzata fin da subito dal tentativo di fare un passo in avanti rispetto allo sciopero e al presidio indetto ufficialmente. Alcuni portuali e solidali esterne/i al mondo portuale, presentandosi al varco ben prima dell'orario ufficiale di indizione del presidio, riescono a bloccare l'ingresso degli ormeggiatori in banchina. Gli ormeggiatori, infatti, sono una tipologia specifica di lavoratori del porto, non coinvolta dallo sciopero indetto dalla CGIL.

L'intento è quello di non fare attraccare la nave creando una situazione simile a quella francese. L'iniziativa riesce ma viene neutralizzata dalla Capitaneria di Porto che porta tempestivamente altri ormeggiatori facendoli passare via mare. La *Yanbu* quindi attracca, nel momento in cui si forma il presidio che blocca l'ingresso, con i reparti celere presente in banchina. Il portellone del cargo sarà aperto solo in tarda mattinata, a fine turno, dopo che si è preteso di verificare il carico di alcuni camion e i generatori, sotto lo sguardo dei presidiati, sono usciti dal terminal.

Le due casse contenenti i generatori della *Teknel* vengono spostate in un'area protetta all'interno del porto. Sempre in mattinata, in risposta alla preoccupazione diffusa che i generatori vengano



## TEKNEL srl

Teknel srl nasce nel 1973 come azienda specializzata nel settore delle alte tecnologie per lo sviluppo delle comunicazioni satellitari sia militari che civili. All'oggi è leader riconosciuta per l'ampia offerta di sistemi e soluzioni in differenti campi, quali petrolio e gas, telecomunicazioni, difesa mobile, controllo del traffico aereo e aerospaziale, oltre che per la progettazione e produzione di generatori elettrici. La "missione" dell'azienda è quella di garantire servizi di supporto e soluzioni tecniche robuste in grado di operare nelle condizioni più estreme.

Ma a quali condizioni estreme si fa riferimento? Nel sito ufficiale dell'azienda si parla di deserti, piattaforme oceaniche e territori artici, ma, ad un rapido sguardo su immagini e prodotti di punta, il contesto più ricorrente cui adattare la progettazione dei vari sistemi tecnologici risulta essere senza dubbio quello di zone di guerra, campi di battaglia, aree operative militari. Non a caso l'azienda risulta anche codificata come "fornitore di articoli di rifornimento che ha rapporti di tipo contrattuale diretto o indiretto con l'Amministrazione della Difesa dei Paesi che aderiscono alla NATO".

Tra i principali prodotti per scenari di guerra ci sono generatori elettrici e stazioni di controllo a terra per APR (aeromobili a pilotaggio remoto, comunemente conosciuti come droni) usati sia per lanciare missili sia per fare riprese video di intelligence, sistemi di rifugio mobili, centraline di telecomunicazione, laboratori mobili, container di refrigeramento e condizionamento d'aria.

Teknel srl ha molti partners nel mondo tra cui General Dynamics, Leonardo, Vitrociset, Selex Es, Thales Group e altre società specializzate nelle forniture militari e nel settore difesa e sicurezza.

Teknel srl via di Cervara 124/132, 00155 Roma; <http://www.teknel.eu/>



trasportati via terra al porto di La Spezia, la CGIL estende lo sciopero a tutta la Liguria. Affidare il trasporto e il carico alle Forze armate e al comparto militare sarebbe stata l'ultima strategia possibile ma nessun ente prende questa responsabilità: a fine giornata la *Yanbu* riparte senza aver imbarcato i carichi militari né a Le Havre né a Genova.

Il giorno successivo esce un comunicato del CALP:

*Ieri non ha vinto il CALP, non hanno vinto i sindacati, non hanno vinto i portuali e nemmeno i cittadini. Ieri hanno vinto tutte le persone che pensano e credono che le vite umane valgono più di una qualsiasi merce, che sia militare o civile. Ieri hanno vinto tutte le persone presenti al presidio insieme alle tante che non potevano esserci ma hanno dato sostegno e calore da lontano. Ieri si è vinta una piccola battaglia, adesso tutti insieme dobbiamo continuare a lottare perché si sa il padrone non si arrenderà davanti a una piccola sconfitta, ma anzi continuerà a colpire sempre più forte.*

#### **4.4 La *Babri Tabuk* cancella lo scalo genovese.**

Il blocco riuscito del 20 maggio ha un effetto prolungato sul transito di un'altra nave della flotta Bahri, la *Babri Tabuk*, prevista in arrivo a Genova verso la fine di maggio. La compagnia, anche a seguito di una protesta di portuali e attivisti a Marseille-Fos Sur Mer in Francia avvenuta il 29 maggio, decide di cancellare lo scalo genovese e aggiungerne uno imprevisto nel porto di Cagliari. Qui la *Babri Tabuk*, nottetempo, imbarca container di bombe RWM, con una procedura, generalmente irregolare, di "autoproduzione", ossia coinvolgendo direttamente i marinai della nave e non i lavoratori del porto.

Come si legge dal Comunicato della Rete Disarmo sull'imbarco della Bahri Tabuk:

*"Stamattina [Venerdì 31 maggio] attorno alle 7.30 sono stati scortati nel Porto Canale di Cagliari 4 container che sono stati poi caricati sul cargo saudita Babri Tabuk. Il trasporto è stato fatto con uso di aziende private di sicurezza e agendo con percorsi e procedure al di fuori delle normali regole e del porto (di fatto by-passando il controllo dei lavoratori portuali). Sui container non erano presenti evidenti segni di riconoscimento di materiale*

*esplosivo, ma viste le tempistiche delle operazioni di carico e lo spiegamento di strutture di sicurezza è alto il sospetto che si sia trattato di un carico di nuovi ordigni prodotti in Sardegna e diretti in Arabia Saudita. Rete Italiana per il Disarmo è in grado di documentare fotograficamente (grazie alle immagini scattate da Kevin McElwaney) la sequenza degli eventi avvenuti questa mattina: la nave Babri Tabuk è giunta nel porto canale di Cagliari attorno alle 06.40 (con una attracco inizialmente non dichiarato alla partenza da Marsiglia il 29 maggio sera), alle ore 7.30 circa sono poi giunti i 4 container da trenta tonnellate su camion con seguito di scorta privata. Container che sono poi stati caricati sulla Babri Tabuk circa alle 8.30".<sup>18</sup>*

#### **4.5 La *Babri Jazan* non imbarca.**

Dopo la cancellazione dello scalo genovese da parte della Bahri Tabuk, il cargo successivo, la Bahri Jazan, è previsto in arrivo a Genova il 17 giugno.

Vengono, quindi, ripresi gli annunci di mobilitazione da parte dei lavoratori, in particolare del CALP, e alcune scritte (Guerra alla Guerra / No Teknel / No ai traffici d'armi in porto) compaiono in prossimità del sito dove i generatori Teknel sono provvisoriamente stoccati; sui muri di Genova compare anche un manifesto di solidarietà da parte di alcuni antimilitaristi/e solidali (vedi Appendice).

L'impressione generale è che i generatori siano pronti per essere imbarcati a questo passaggio. Tanto più che, al termine di una riunione tra autorità, rappresentanti del terminal GMT/CSM, azienda romana Teknel, sindacati e rappresentanti dell'Agenzia marittima Delta, viene prodotto un comunicato ufficiale in cui si sostiene la natura civile e non militare del carico: quei generatori sono destinati alle funzioni di protezione civile svolte dalla Guardia nazionale saudita "per proteggere la popolazione da alluvioni, frane e terremoti".

La sinergia che nel frattempo si è prodotta tra lavoratori portuali, singole/i e associazioni contro la guerra, permette di smentire in modo netto quanto dichiarato dalla Teknel e dalle autorità. Si scopre infatti che la Teknel già mesi prima aveva chiesto autorizzazione all'ente

ministeriale UAMA (Unità per le Autorizzazioni di Materiali d'armamento) per lo stesso tipo di generatori, utilizzati per la guida remota dei droni. La falsificazione messa in atto dalla Teknel di fronte alle autorità portuali dà ulteriore slancio alla mobilitazione in atto.

Al termine di un'assemblea al CAP (Circolo Autorità portuale), molto partecipata da portuali e solidali esterni al porto, si decide collettivamente di ripetere quanto prodotto il 20 maggio anche senza la copertura del sindacato: si indice un presidio al varco per la giornata di arrivo della nave e anche un presidio, il 17 giugno, sotto l'autorità portuale (sita a palazzo San Giorgio, al porto antico di Genova) per provare a coinvolgere anche il mondo esterno al porto e alle dinamiche di lavoratori e sindacati.

Anche questa volta la pressione esercitata da alcuni delegati sindacali e il rischio che la mobilitazione possa uscire da certi canali costringe la CGIL a proclamare lo sciopero, in una situazione, questa volta, maggiormente gestita dalla base dei lavoratori e dai/dalle antimilitaristi/e solidali. La stessa agenzia di spedizione Delta, in accordo con la Teknel, a poche ore dall'arrivo della nave, comunica con una nota ufficiale la rinuncia all'imbarco a bordo della *Babri Jazan*. Successivamente la Teknel, lamentando l'assenza di condizioni di sicurezza al porto di Genova, comunicherà di procedere allo smistamento dei generatori fuori dal porto genovese.

#### 4.6 La *Babri* non passa inosservata.

Benché la *Babri* abbia finora (ottobre 2019) mantenuto lo scalo genovese, non si può non registrare un effetto concreto dei blocchi e delle proteste avvenute nei mesi di maggio e giugno: a partire dal 20 maggio 2019 non si sono più registrati imbarchi di merce di natura militare al porto di Genova. Nonostante questo, tra agosto e settembre, l'arrivo e la partenza al porto di Genova di altri cargo della flotta *Babri* (*Jeddah* e *Abba*) – spesso carichi di mezzi e materiale militare – è stato accolto con il lancio di razzi di segnalazione che ne hanno colpito, anche se superficialmente, lo scafo, provocando denunce e rimostranze degli organi ufficiali.

Ma, soprattutto, a fare la differenza è l'attenzione generale che si è sviluppata verso i traffici di natura militare che avvengono al porto di Genova. La mobilitazione contro la *Babri* ha introdotto un elemento di rottura forte con l'idea che contro la guerra non si possa fare nulla di concreto nei nostri territori, riportando in superficie il “rimosso della guerra”: sta in tutte e tutti noi la forza per sostenere e rafforzare, nella pratica e strategicamente, l'iniziativa portuale e le possibilità di uno slancio antimilitarista.

## NOTE:

<sup>1</sup> NSCSA (National Shipping Company of Saudi Arabia).

<sup>2</sup> Come vedremo, l'Arabia Saudita ha un apparato produttivo privato poco rilevante, che la costringe a rivolgersi all'estero per manufatti di vario genere. La monarchia sta operando per modificare la struttura della propria economia interna per allentare la sua dipendenza dall'import.

<sup>3</sup> Per un approfondimento si veda *Limes, Rivista Italiana di Geopolitica*, n. 3/2017 e 7/2019.

<sup>4</sup> Il Public Investment Fund (PIF) è un fondo di investimento nazionale, tra i più grandi e ricchi al mondo, e anch'esso in relazione con la multinazionale bellica americana *Lockheed Martin*.

<sup>5</sup> Le informazioni principali sono tratte dall'opuscolo "Nessuno scrupolo. A proposito di RWM, dei suoi complici, di chi è sotto le bombe e di alcuni spunti per ostacolare l'economia di guerra" consultabile all'indirizzo <https://nobordersard.files.wordpress.com/2018/07/nessuno-scrupolo.pdf>. I dati sono stati aggiornati dal sito [www.yemendataproject.org](http://www.yemendataproject.org), consultato in data 20 settembre 2019.

<sup>6</sup> Cfr. XX Rapporto annuale sulle esportazioni di equipaggiamenti militari dell'Unione Europea, *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea*, 2018/C 453/01, 14 dicembre 2018 consultabile al sito <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2018:453:FULL&from=EN>. Si veda, anche, R. Mielcarek, Impotenza o cinismo di fronte alle vendite di armi europee, *Le monde diplomatique*, settembre 2019.

<sup>7</sup> Per un approfondimento di questo tema si veda, in particolare, C. Bonaiuti, G. Beretta, *Boom Economy: banche, armi e paesi in conflitto*, Fisac-Cigl Toscana, 2013, reperibile in formato elettronico al sito: <https://www.fondazionedivittorio.it/it/boom-economy-banche-armi-e-paesi-conflitto>. Si veda, anche, S. Finardi, C. Tombola, *Le strade delle armi*, JacaBook, Milano 2002. Per un approfondimento sui dati delle esportazioni globali si veda, tra gli altri, il sito online SIPRI: <https://sipri.org/media/press-release/2019/global-arms-trade-usa-increases-dominance-arms-flows-middle-east-surge-says-sipri>

<sup>8</sup> Il testo, comprensivo delle modifiche apportate dal Parlamento nel 2003, è reperibile sul sito dell'Ufficio di coordinamento della Produzione dei Materiali d'Armamento (UCPMA): [http://presidenza.governo.it/UCPMA/normativa/Legge\\_185\\_90.pdf](http://presidenza.governo.it/UCPMA/normativa/Legge_185_90.pdf).

<sup>9</sup> L'esportazione dei beni e delle tecnologie duali è disciplinata da una varietà di norme, criteri e procedure applicative. Per un approfondimento si veda, ad esempio, il sito del Ministero per lo Sviluppo Economico, in particolare all'indirizzo: <https://www.mise.gov.it/index.php/it/commercio-internazionale/import-export/dual-use>.

<sup>10</sup> Accordo siglato il 27 luglio 2000 tra Francia, Germania, Italia, Spagna, Svezia, Gran Bretagna e Irlanda del Nord al fine di facilitare la ristrutturazione e le attività dell'industria europea per la difesa.

<sup>11</sup> I controlli previsti dalla 185/1990 sono stati estesi alle armi da fuoco se esportate a forze armate o di polizia. Sono state introdotte una serie di modifiche sostanziali al trasferimento di materiali d'armamento all'interno dell'Unione Europea. In sostanza, la disciplina prevede ora due canali di autorizzazioni: uno per i trasferimenti tra i Paesi dell'Unione ed una per tutti gli altri Stati. Per un approfondimento si veda E. Emmolo, *Le modifiche del 2012 alla disciplina sui controlli delle esportazioni di armi della Legge 185 del 1990*, consultabile all'indirizzo: <https://www.disarmo.org/rete/docs/4293.pdf>. Cfr., anche, V. Leoni, L. Tartaglia, *Le esportazioni italiane di materiali di armamento nel 2016. La relazione del Governo ex legge 185/90*, SIS, Periodico Mensile IRIAD, giugno 2017.

<sup>12</sup> Cfr. DDL 1049, testo consultabile all'indirizzo: <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01107163.pdf>.

<sup>13</sup> In particolare: Rete Disarmo ([www.disarmo.org](http://www.disarmo.org)), Campagna "Banche Armate" ([www.banchearmate.it](http://www.banchearmate.it)) e Osservatorio sulle spese militari italiane ([www.milex.org](http://www.milex.org)).

<sup>14</sup> Cfr. G. Beretta, 2018, *Export armi: l'Italia ne vende la metà in Africa e Medio Oriente*, consultabile all'indirizzo: <https://www.osservatoriodiritti.it/2019/05/15/export-armi-italia-vendita-nel-mondo-paesi/>.

<sup>15</sup> Come segnalato da Rete Disarmo e Campagna "Banche Armate", anche la relazione 2018 del governo Gentiloni sull'export di armamenti "non ha ripristinato la trasparenza sulle operazioni svolte dalle banche: non soltanto non ha reintrodotto l'elenco di dettaglio delle operazioni bancarie (scomparso dal 2008 senza alcuna giustificazione al Parlamento), ma in luogo dell'elenco delle "Operazioni Autorizzate" riporta soltanto quello delle "Operazioni segnalate", quelle cioè che ogni anno svolge ogni banca, ma che non permettono di risalire all'intera operazione autorizzata".

16 Cfr. Mozione 1/00204, testo consultabile all'indirizzo: <https://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=1-00204&ramo=C&leg=18>.

17 Cfr. L'articolo di G. Beretta (2019) consultabile all'indirizzo: <https://www.osservatoriodiritti.it/2019/07/15/bombe-italiane-in-yemen-sullo-yemen/>

18 Su questa e altre mobilitazioni si veda l'articolo di [Katy Fox-Hodess](#), *How Dockworkers Are Fighting the Arms Trade*, consultabile all'indirizzo <https://www.thenation.com/article/dockworkers-saudi-yemen-strike/>

19 Cfr. il video-inchiesta all'indirizzo: <https://made-in-france.disclose.ngo/en/>

20 Cfr. il comunicato della Rete Disarmo "Semus in su portu canale, sa nae at già carrigadu" consultabile alla pagina facebook: <https://www.facebook.com/1002559709815150/posts/2865583570179412/>

Per la seconda volta nell'arco di un mese, la mobilitazione dal basso dei lavoratori del porto di Genova, insieme ad antimilitaristi e pacifisti, impedisce il carico di 8 generatori prodotti da un'azienda italiana, la Teknel, e destinati alla Guardia nazionale saudita.

L'esercito saudita è da anni il principale attore nella guerra in Yemen, con il sostegno degli Stati Uniti. Una guerra moderna, asimmetrica, sporca, con decine di migliaia di morti. Una guerra condotta soprattutto a distanza con l'utilizzo di quei droni che permettono alla monarchia saudita e alla democrazia statunitense di uccidere rimanendo al sicuro, magari da un laboratorio in Arizona.

Quei generatori, che i portuali hanno rifiutato di imbarcare, possono proprio permettere ai droni di bombardare la popolazione yemenita.

La compagnia navale contro cui la lotta si è concentrata, la Bahri, ha tra i suoi principali servizi la fornitura di mezzi militari e armamenti, prodotti in Usa, Canada ed Europa e diretti in Medio Oriente.

Dopo anni d'assuefazione all'imperialismo, militarismo e colonialismo dell'Occidente, alle guerre di rapina e al saccheggio delle risorse, questo blocco di materiale bellico rappresenta un segnale notevole, soprattutto nel momento in cui vili governanti vogliono chiudere i porti d'Italia a chi da quelle guerre sta fuggendo.

Abbiamo partecipato a questa lotta e vogliamo ringraziare chi l'ha iniziata, col suo slancio etico e solidale.

Perché di questi tempi non è poco, e perché i portuali non vanno lasciati soli ora che il sig. Toti e la direzione della Teknel li attaccano per la commessa di morte - milionaria - sfumata.

Il blocco e lo sciopero, accanto al sabotaggio e l'azione diretta sono fondamentali pratiche di lotta contro oppressori e sfruttatori.

Solidarietà alle popolazioni colpite dalle guerre!  
Solidarietà ai lavoratori portuali in lotta!  
Solidarietà ai compagni trentini arrestati e inquisiti nell'Operazione Renata, accusati, tra l'altro, dell'incendio di alcuni carri armati Leopard.

*che risuoni l'appello degli internazionalisti d'un tempo:*

**IL NEMICO E' IN CASA NOSTRA!!!**

**LIBERTA' PER GLI OPPRESSI!!**

**GUERRA ALLA GUERRA!!!**

Genova, giugno 2019  
antimilitaristi/e ed internazionalisti/e solidali



40 MISSIONI MILITARI  
DELL'ESERCITO ITALIANO.  
PIÙ DI 6000 SOLDATI IMPIEGATI  
NELL'OCCUPAZIONE DI 24 PAESI,  
TRA CUI LIBIA, SOMALIA, NIGER,  
AFGHANISTAN, IRAQ, LIBANO.

27 MILIARDI DI EURO INVESTITI  
NELLA SPESA MILITARE ANNUALE  
DALLA REPUBBLICA ITALIANA,  
OVVERO 70 MILIONI  
DI EURO AL GIORNO.

36 GUERRE E CONFLITTI  
SPARSI NEL MONDO.  
TENSIONI GEOPOLITICHE  
CHE NE PREFIGURANO DI  
NUOVE E PEGGIORI.

MILIONI DI PROFUGHI  
COSTRETTI A FUGGIRE  
NEL TENTATIVO  
DI RAGGIUNGERE  
L'OCCIDENTE.

GUERRE E CONFLITTI SONO ARMATI  
DALL'INDUSTRIA BELLICA DELLE GRANDI  
POTENZE MONDIALI, TRA CUI L'ITALIA.

LA PRODUZIONE DI ARMAMENTI È DA SEMPRE  
UN GRANDE BUSINESS CHE PROSPERA  
SULLA MORTE E SULLA DISTRUZIONE  
DI ESSERI UMANI E TERRITORI.

AZIENDE COME IVECO, BERETTA, OTO MELARA,  
FINCANTIERI, SELEX ES, PIAGGIO AEROSPACE,  
LEONARDO (EX FINMECCANICA),  
AGUSTA WESTLAND, RWM  
PRODUCONO AEREI MILITARI, ELICOTTERI,  
VEICOLI CORAZZATI, CANNONI, BOMBE, MUNIZIONI,  
SISTEMI DI SICUREZZA E DIFESA E MOLTO ALTRO CHE SERVE  
PER UCCIDERE, DISTRUGGERE ED ALIMENTARE LE GUERRE.

QUESTI ARMAMENTI SONO PRODOTTI QUI,  
TRANSITANO SU AUTOSTRADIE, FERROVIE E PORTI,  
PASSANO VICINO ALLE NOSTRE CASE.  
POSSIAMO INCEPPARE QUESTO INGRANAGGIO.  
QUELLO CHE VIENE BLOCCATO QUI,  
NON PUÒ UCCIDERE ALTROVE.

LA GUERRA È VICINO A NOI.  
LA GUERRA COMINCIA QUI.  
FERMIAMOLA QUI.

stampato in proprio a Genova,  
ottobre 2019

per contatti e richieste:  
[nessunapprodoallaguerra@gmail.com](mailto:nessunapprodoallaguerra@gmail.com)